

**Politics and business
leaders –about the
crisis and the future**

Лидеры политики и
бизнеса о кризисе
и будущем

Role of logistics on the way ASIA-EUROPE

**Роль логистики
на пути
АЗИЯ-ЕВРОПА**

**To renovation and
development**
К обновлению и развитию



■
**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

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 Smiltiene
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiuniene
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) 7825924581
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: bettyc@coscc88.com

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

In India, Chennai
V. Sumittra Devi
+91 044 42128001
contact@matchpointbiz.com

The issue illustrated by:
Milda Manomaityte
Gytis Vincencius
Zita Tallat-Kelpsaite
Some photos are taken from Mare Forum
and Shippingchina

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

The road is covered by
going

СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Дорогу осилит идущий



4 INTERNATIONAL EVENTS

Role of Logistics on the
way Asia-Europe

МЕЖДУНАРОДНЫЕ

МЕРОПРИЯТИЯ

Роль логистики на пути
Азия-Европа



6 INTERNATIONAL COOPERATION

The formation of
transport corridors is
determined by logistics

МЕЖДУНАРОДНОЕ

СОТРУДНИЧЕСТВО

Формирование
транспортных коридоров
определяет логистика

8 ASEM

Politics and business
leader – about the crisis
and the future

Лидеры политики и
бизнеса о кризисе и
будущем



24 POLICY

Through Crisis to
Renovation and
Development

ПОЛИТИКА

Через кризис к
обновлению и развитию

28 LOGISTICS

Optimisation of Logistics
and Business

ЛОГИСТИКА

Оптимизация логистики и
бизнес



32 LOGISTICS

China's logistics
Features

ЛОГИСТИКА

Особенности
китайской логистики



39 ECONOMICS

Graphic of economics:
V or W?

ЭКОНОМИКА

Графика экономики:
V или W?

40 SHIPPING

Will virtual ships
call virtual ports?

СУДОХОДСТВО

Будут ли
виртуальные
суда заходить в
виртуальные порты?

42 CARGO TURNOVER

ГРУЗООБОРОТ

46 ROADS

New Eurasian Land
transport initiative IRU

АВТОПЕРЕВОЗКИ

Новая Евроазиатская
инициатива IRU

48 AIRRAIL

Check-in and now check
out on Airport Expresses a
necessity or a luxury?

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Регистрация багажа –
необходимость или
роскошь?



50 INTERNATIONAL COOPERATION

The train of Indian
economy is increasing
speed. Who will be the
one to jump in?

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Поезд индийской
экономики наращивает
скорость. Кто успеет в
него заскочить?

54 International Transport events

Международные
мероприятия

56 CUSTOMS

Common Customs
Area in Russia, Belarus
and Kazakhstan – new
opportunities and new
challenges

ТАМОЖНЯ

Общая таможенная
территория России,
Белоруссии и
Казахстана - новые
возможности и
вызовы

58 WORLD

Ten Days in India

МИР

Десять дней в Индии



The world is closer than ever



VILNIUS INTERNATIONAL AIRPORT

www.vilnius-airport.lt



The road is covered by going

During the preparation for the conference in Almaty *Logistics role on the way Asia-Europe* Klaipeda daily journalist asked me why Kazakhstan was chosen for the preparation of such a conference as it is becoming an unattractive partner for Lithuania due to the decreased transit cargo volumes by about 80 percent in 2009 from this country via Klaipeda port.

Similar but not so direct doubts were expressed by the heads of some stevedoring companies.

To say the truth, we can say that there is almost no Kazakhstan cargo in Klaipeda port left.

Grain terminal that was constructed in Klaipeda port with great hopes could not fulfil its function. It had to change its purpose.

Other types of cargo from this huge state have also disappeared from Lithuania.

Direct air communication between Vilnius and Almaty which was negotiated many times remained unrealised.

Facts are far from being optimistic.

But do they allow making a statement that Kazakhstan is an unattractive partner?

I think vice versa.

Kazakhstan is especially attractive and desired partner. Unfortunately, the neighbouring countries are competing for the partnership and win this competition. If Kazakhstan transit via Lithuania decreased, or we lost investments from Kazakhstan, maybe it is that namely Lithuania that has become an unattractive partner for Kazakhstan.

Quite a different question is why it happened so.

I think that a lot of businessmen know the answer to this question.

They know this fact too; if other solutions were taken on time, cooperation between the countries would have reached quite different economic and political level.

Unfortunately, as the well-known Lithuanian soloist sings, you can not return time back or turn backwards.

Now the private initiative is trying to realise and compensate unused chances and missed possibilities.

Out of those reasons there rose the idea of international conference in Kazakhstan.

The goal of the conference is to initiate a constructive dialogue of business, science and politics between the states about the development of transit and transport, induce optimal logistics solutions and show the possibilities in inducing the movement of goods and transit process. Its aim is also to attract attention of management institutions to the problems interfering for the development of transit and propose the ways of their solution; show how rational logistics solutions change transport policy; submit the Governments of Kazakhstan and Lithuania the insights and rational proposals of logistics, transport and transit specialists.

It is clear that the raised tasks cannot be discussed or even solved in one or several events.

Great hope is that the coming two years Kazakhstan and Lithuania will be linked by common interests during the chairmanship in OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe).

Both countries are looking to this international mission rather responsibly and are seriously ready for that.

Let's hope that next to the success of the mission there will be added Kazakhstan programme of 2009 *Road to Europe*, and among the politic matters of Lithuania the glance towards Asia is being cast more often.

The ancient wisdom says that one can cover the road by going, and the problems can be solved by cooperating.

Дорогу осилит идущий

Во время подготовки к предстоящей в Алматы конференции «Роль логистики на пути Азия-Европа» журналист клаудской ежедневной газеты спросил меня, почему для проведения такой конференции выбран Казахстан, который становится непривлекательным для Литвы партнером, так как в 2009 году транзит этой страны через Клайдский порт уменьшился примерно на 80 процентов.

Не так прямо, но подобные сомнения высказывали и некоторые руководители стивидорных компаний.

И действительно, можно сказать, что в Клайдском порту казахстанских грузов не осталось.

Терминал для казахстанского зерна, строившийся в порту с большими надеждами, так и не выполнил эту функцию. Пришлось изменить его назначение.

Другие грузы этой огромной страны тоже незаметно исчезли из Литвы.

Не раз обсуждавшаяся за столом переговоров возможность прямого авиасообщения между Вильнюсом и Алматы также осталась неосуществленной.

Факты не слишком оптимистические.

Однако позволяют ли они утверждать, что Казахстан – непривлекательный партнер?

Думаю, наоборот.

Казахстан является очень привлекательным и желанным партнером. За его партнерство конкурируют соседние страны и побеждают в этой конкуренции.

Если сократился транзит Казахстана через Литву, или мы лишились каких-то других казахстанских инвестиций, то вполне вероятно, что именно Литва стала непривлекательным партнером для Казахстана.

Совсем другой вопрос – почему это произошло.

Думаю, что многие деловые люди знают ответ на этот вопрос.

Как знают и то, что если бы в свое время были приняты иные решения, сотрудничество сторон уже бы достигло совершенно другого политического и экономического уровня.

Увы, как поет известный литовский солист, время не вернуть и назад не повернуть.

Компенсировать неиспользованные шансы и реализовать упущеные возможности теперь пытаются при помощи частной инициативы.

Из таких побуждений и родилась идея международной конференции в Казахстане.

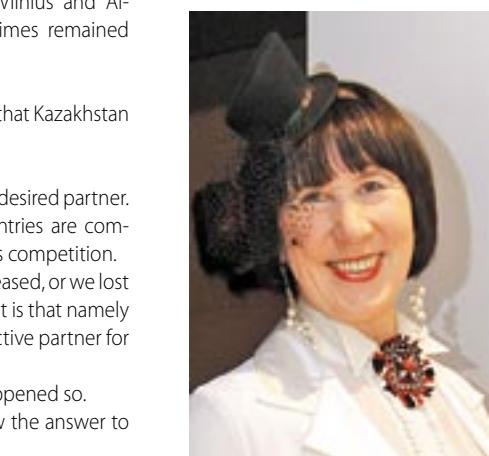
Цель конференции – инициировать конструктивный диалог бизнеса, науки и политики между государствами о развитии транспорта и транзита. Попытать оптимальные решения в сфере логистики, показать ее возможности по активизации процесса движения товаров и транзита. Обратить внимание институтов власти стран на проблемы, мешающие развитию транзита, и предложить пути их решения. Показать, как транспортную политику меняют рациональные логистические решения. Представить правительствам Казахстана и Литвы суждения и рациональные решения специалистов в области логистики, транзита и транспорта.

Конечно, выдвигаемые задачи не могут быть обсуждены и тем более решены в одном или нескольких мероприятиях.

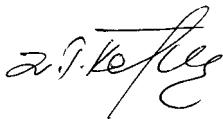
Надежду дарят то, что в течение двух предстоящих лет Казахстан и Литву свяжут общие интересы, когда наши страны будут поочередно председательствовать в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). К этой международной миссии обе страны относятся с большой ответственностью и серьезно к ней подготовились.

Надо надеяться, что вклад в успех миссии внесут и проводимая Казахстаном с 2009 года программа «Путь в Европу», и все чаще устремляемый в политике Литвы взгляд на Азию.

Древняя мудрость гласит, что дорогу осиливают идущий, а проблемы решаются в общении.



Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine



Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшаите,
издатель журнала



Role of logistics on the way Asia-Europe

Julija Manomaitė

On the 29th of January this year in Almaty (Kazakhstan) there will take place international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* and the awards of *Windrose 2010* of the international business magazine JURA MOPE SEA. They will be dedicated for the merits in the field of logistics.

The inventors and the organisers of the conference are the international business magazine JURA MOPE SEA and a group of Lithuanian and Kazakhstan logistics companies TL NIKA Group. The event is under the patronage of: Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan, Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, Ministry of Transport of Kazakhstan and the Ministry of Transport and Communications of Lithuania.

Kazakhstan and Lithuania will take care of European safety and cooperation

In 2010 Kazakhstan started its chairmanship in Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) – the biggest regional security organisation, connecting 56 countries of Europe, North America and Asia.

Kazakhstan undertakes the chairmanship in OSCE from Greece, and in 2011 it transfers the chairmanship to Lithuania.

In the history of OSCE none of Middle Asian states has ever had a chairmanship. And Lithuania will be the first Baltic state which will chair this influential organisation.

Following the main OSCE principles each chairing state chooses priority direction activities.

Kazakhstan and Lithuania agreed that during the years of the chairmanship of both countries the priority directions will be the development and extension of transport and transit.

As its special representative in OSCE during the chairmanship of Kazakhstan, there was chosen the ambassador of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania for special tasks Vytautas Nauduzas. In this way

they intend to assure the continuity of works in 2011 when Lithuania starts its chairmanship in OSCE.

This period of time coincides with Kazakhstan State Programme *Road to Europe*, the implementation of which was started in 2009 and will be completed in 2011.

Transport and transit – priority directions

During the years of chairmanship in OSCE of Kazakhstan and Lithuania the common attention will be paid to transport and transit urgent problems and the seek of Kazakhstan to build a road to Europe induced to discuss those matters among professionals. Their insights and recommendations might help the countries chairing OSCE to execute the set tasks.

Therefore, in the beginning of the year the international conference that will take place in Almaty *Logistics role on the way to Europe* is a step towards the constructive dialogue among the states, business, science and political organisations about the development of transport and transit.

By this Project it is anticipated to induce inter-governmental economic cooperation between Lithuania and Kazakhstan and also China,

Russia, Belarus, Germany, Sweden and other countries of Europe and Asia, stressing its influence on transit development.

The objective of the event is to induce optimal logistics solutions, show the possibilities of logistics in inducing the movement of goods and transit process, attract the attention of state authority institutions of the countries to the problems, interfering with the development of transit and propose the ways of solutions, show how rational logistics solutions change the transport policy, submit the insights and rational proposals of logistics, transport and transit specialists for the governments of Kazakhstan and Lithuania.

During the conference the matters concerning railways, road, air transport and customs, the situation of Eurasian transport and logistics chain and perspectives will be discussed.

The finishing session of the conference will be dedicated to the chairmanship of Kazakhstan and Lithuania in OSCE, improvement of transport and transit conditions. Those matters will be analysed by transport professionals, experts, heads of ministries, representatives of the governments of the countries and OSCE from Kazakhstan, Russia, China, Austria, Belarus and Lithuania.

Awards – for the merits in logistics

After the conference there will take place the ceremony of awards *Windrose* of the international business magazine JURA MOPE SEA.

The new awards – taking place for the second year – are organised by the magazine, which has celebrated its tenth anniversary of activities. The magazine renamed the former awards named after the hurricane Anatolijus that for six years in turn were handed to the leaders of Lithuanian transport industry.

Last year the journal changed the concept of awards and founded the new signs of respect and recognition, named after windrose, which

is known for centuries by the travellers. *Windrose*, showing the four directions of the world, has always accompanied the caravans and ships of a very-well known Silk Road, maybe a little forgotten Tea, Spices, Sugar roads, Amber and Diamond roads.

Windrose differs from the earlier awards in the fact that it is an international award.

According to four directions of the world or four notches, four grand prizes were founded.

Last year they were handed for the first time during the international conference in Klaipeda – *Baltic Marine Innovations Forum* for the strengthening of the image of maritime state, development of innovations in maritime business, scientific achievements in investigating the Baltic Sea and seaside, and maritime mentality.

This year *Windrose* for the first time leaves Lithuania and will be handed in Almaty, Kazakhstan, where the magazine has friendship and business relations for already ten years.

The awards will be handed for the merits in the field of logistics.

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

The journey of Windrose starts

The name and the badge of *Windrose*, are patented as the ownership of the magazine JURA MOPE SEA, indicates the events organised by the magazine and its partners. On the logotypes of the conferences there remains the sign of *Windrose* and it is used as a symbol indicating the topics or geography of the event.

Last year, the logotype of the conference dedicated for the European Maritime day was the combination of *Windrose* and EU symbols.

The logotype of the event in Almaty reflects the symbols of Kazakhstan.

Nominations Windrose 2010



For the input in strengthening of economic cooperation of Kazakhstan and Lithuania



For the most innovative and successful logistics Project in East-West direction



For the input in international cooperation



For the input in popularisation of logistics science.



Роль логистики на путях Азия-Европа

Юлия Маномайте

29 января с.г. в Алматы (Казахстан) состоится международная конференция «Роль логистики на путях Азия-Европа» и награждения призами международного бизнес-журнала JÜRA MOPE SEA «Роза ветров-2010». Они будут присуждаться за заслуги в логистике.

Авторы идеи и организаторы конференции – международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA и группа логистических компаний Литвы и Казахстана «TL NIKA Group».

Мероприятие проходит под патронатом министерства иностранных дел Казахстана, министерства иностранных дел Литвы, министерства транспорта Казахстана и министерства сообщений Литвы.

О безопасности и сотрудничестве в Европе два года будут заботиться Казахстан и Литва

В 2010 году Казахстан приступил к председательству в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) – крупнейшей региональной организации по безопасности, объединяющей 56 государств Европы, Северной Америки и Азии.

Руководство ОБСЕ Казахстан принял от Греции, а в 2011 году председательство перейдет к Литве.

В истории ОБСЕ в этой организации еще ни разу не председательствовало среднеазиатское государство. А Литва будет первым Балтийским государством, которое станет председателем этой влиятельной организации.

Соблюдая основные принципы ОБСЕ, каждое председательствующее в ней государство выбирает приоритетные направления деятельности.

Казахстан и Литва договорились, что в годы председательства обеих стран приоритетным направлением будет развитие транспорта и транзита.

Своим специальным представителем в ОБСЕ Казахстан в год председательства выбрал послу министерства иностранных дел Литвы по особым поручениям Витаутаса

Наудужаса. Таким образом сохраняется преемственность деятельности в 2011 году, когда председательствовать в ОБСЕ начнет Литва.

Этот период совпадает с государственной программой Казахстана «Путь в Европу», осуществление которой начато в 2009 г. и будет завершено в 2011 г.

Транспорт и транзит – приоритетные направления

Внимание Казахстана и Литвы, в годы председательства в ОБСЕ дружно устремленное на актуалии транспорта и транзита, и стремление Казахстана проложить путь в Европу побудили обсудить эти вопросы среди профессионалов. Их суждения и рекомендации могут помочь председательствующим в ОБСЕ странам выполнять свои поставленные цели.

Поэтому проходящая в начале года в Алматы международная конференция «Роль логистики на путях Азия-Европа» является шагом к конструктивному диалогу между государствами, бизнесом, наукой и политикой и развитию транспорта и транзита.

Цель проекта – активизировать межгосударственное экономическое сотрудничество Литвы и Казахстана, а также Китая, России, Белоруссии, Германии, Швеции и других

стран Европы и Азии, акцентируя его влияние на развитие транзита.

Цель мероприятия: поощрять оптимальные логистические решения, показать их возможности по активизации процесса передвижения товаров и транзита, обратить внимание институтов власти стран на проблемы, мешающие развитию транзита, и предложить способы их решения, показать, как транспортную политику меняют рациональные логистические решения, и представить правительствам Казахстана и Литвы мнения и рациональные предложения специалистов по транспорту и транзиту.

В ходе конференции будут обсуждаться вопросы железных, автомобильных дорог, авиа-транспорта, таможни, ситуация и перспективы Евроазиатской цепочки транспортной логистики.

Заключительная сессия конференции будет посвящена деятельности по председательствованию Казахстана и Литвы в ОБСЕ, улучшению условий транспорта и транзита. Эти вопросы будут анализировать транспортные профессионалы, эксперты, главы министерств, представители правительств стран ОБСЕ из Казахстана, России, Китая, Австрии, Белоруссии и Литвы.

Награждения – за заслуги в логистике

После конференции состоится церемония награждения призами международного бизнес-журнала JÜRA MOPE SEA «Роза ветров».

Это – новые, вручаемые лишь второй год награждения журнала, в прошлом году отметившего десятилетие своей деятельности. Они сменили предыдущие награждения, названные по имени памятного урагана Анатоль, которые в течение шести лет вручались лидерам транспортной индустрии Литвы.

В прошлом году журнал сменил концепцию награждений и учредил новые знаки уважения и признания, именуемые «Розой ветров», знакомой путешественникам многие века. Роза ветров, указывающая на четыре стороны

света, всегда сопровождала караваны и корабли и сегодня хорошо известного Шелкового пути, может, несколько подзабытых Чайного, Пряного, Сахарного пути, Янтарного, Алмазного пути.

От предыдущих награждений «Роза ветров» отличается тем, что это – международные награждения.

В соответствии с четырьмя сторонами света, или четырьмя румбами, учреждены четыре главных приза.

В прошлом году они впервые были вручены во время проходившей в Клайпеде международной конференции «Балтийский морской инновационный форум» за укрепление имиджа морского государства, развитие инноваций в морском бизнесе, научных достижениях в исследовании Балтийского моря и побережья, воспитании морского менталитета.

В этом году «Роза ветров» впервые выезжает из Литвы и будет вручаться в Алматы, в Казахстане, с которым журнал сотрудничает уже целое десятилетие.

Награждения будут вручаться за заслуги в логистике.

На торжественной церемонии лауреатам будут вручены оригинальные призы из серебра, покрытые золотом и эмалью, учрежденные журналом и изготовленные в Литве, и почетные дипломы.

Путешествие «Розы ветров» начинается

Имя и знак «Розы ветров», которые запатентованы в Литве как собственность журнала JÜRA MOPE SEA, знаменуют также и мероприятия, организуемые журналом и его партнерами. В логотипе конференций сохраняется базовый знак «Роза ветров» и добавляется символ, отражающий тематику или географию мероприятия.

Логотипом прошлогодней конференции, приуроченной к Европейскому дню моря, было сочетание знака «Роза ветров» и символики Евросоюза.

Логотип проходящего в Алматы мероприятия отражает символы Казахстана.

Номинации «Розы ветров-2010»



За вклад в укрепление экономического сотрудничества Казахстана и Литвы



За самый инновативный и успешный логистический проект в направлении Восток-Запад



За вклад в международное сотрудничество



За популяризацию логистики как науки.



The formation of transport corridors is determined by logistics



Sergei Aristov,
State Secretary
Deputy Minister of Transport
of the Russian Federation

On behalf of the Ministry of Transport of the Russian Federation I congratulate the participants and guests of the International Conference *Logistics role on the way Asia-Europe*, dedicated to the discussion of different development matters of transport infrastructure and logistics technologies.

Under the gradually forming common under-

standing of the efficiency of Russian interaction with dynamically developing Asian countries on the one hand, and the leading countries of North and West Europe on the other, there rises a problem of choosing forms and trajectories of new transport corridors. Therefore, further development of Eurasian transport network on the basis of systemic long-term programme was recognised as priority direction of Russian transport policy.

Speaking about logistics technologies, we understand that taking into consideration the geographical advantages of the Russian Federation, logistics can and must become a new branch of economics for our country, comparing to the scales of traditional sectors of Russia such as export of energy-carriers and armament.

For this reason we consider the development of transport infrastructure and logistics technologies as absolutely linked processes. Science and practice shows that the speed of cargo transportation via the territory of the country and, on the whole, the level of logistics costs are of direct impact on the competitiveness of national economics, and logistics is becoming one of the decisive factors in forming of transport corri-

dors. And it is very much important for Russia, where the sources of raw materials, centres of production and consumption are far away from each other and from external borders, and the internal turnover is playing the main role in forming GDP.

The incentive for the development of the corridor Asia-Europe will be the growth of cargo turnover with the republics of Middle Asia, including Kazakhstan. The Customs union between Russia and Kazakhstan will help for the development of this direction.

One of the key directions of the development of economic cooperation among Russia, Kazakhstan and Lithuania is the decrease of transactional costs of business. Gradual creation of a single energy and transport corridor Lithuania-Russia-Kazakhstan, which foresees direct tariff system, preparation of single customs technologies and organisation of co-financing of construction of multi-modal logistics complexes, will help for that.

I wish constructive dialogue, new contacts and success in business for all the participants of the conference!

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



Формирование транспортных коридоров определяет логистика

Сергей Аристов,
Статс-секретарь – заместитель министра
транспорта Российской Федерации

От имени министерства транспорта Российской Федерации приветствую участников и гостей международной конференции «Роль логистики на путях Азия-Европа», посвященной всестороннему обсуждению вопросов развития транспортной инфраструктуры и логистических технологий.

В условиях постепенно формирующегося понимания эффективности взаимодействия России с динамично развивающимися странами Азии, с одной стороны, и ведущими странами Западной и Северной Европы, с другой стороны, возникает проблема выбора форм и траекторий новых транспортных коридоров. В этой связи дальнейшее развитие евроазиатской транспортной сети на основе системной долгосрочной программы было признано приоритетным направлением рос-

сийской политики в сфере транспорта.

Говоря о развитии логистических технологий, мы понимаем, что с учетом географических преимуществ Российской Федерации для нашей страны логистика может и должна стать новой отраслью экономики, сопоставимой по масштабам с традиционными для России секторами, такими как экспорт энергоносителей и вооружений.

И потому мы рассматриваем развитие транспортной инфраструктуры и логистических технологий как абсолютно взаимоувязанные процессы. Наука и практика показывают, что скорость прохождения грузов через территорию государства и в целом уровень логистических издержек напрямую влияют на конкурентоспособность национальной экономики, соответственно, логистика становится одним из определяющих факторов формирования транспортных коридоров. Это тем более актуально для России, где источники сырья, центры производства и потребления удалены друг от друга и от внешних границ,

а внешнеторговый оборот пока играет решающую роль в формировании валового национального продукта.

Толчок развитию коридора Азия-Европа даст рост грузооборота с республиками Средней Азии, в частности, Казахстаном. Развитию этого направления будет способствовать Таможенный союз России и Казахстана.

Одним из ключевых направлений развития экономического сотрудничества между Россией, Казахстаном и Литвой становится снижение трансакционных издержек бизнеса. Этому будет способствовать поэтапное создание единого энергетического и транспортного коридора Литва - Россия - Казахстан, которое предполагает систему сквозных тарифов, разработку единых таможенных технологий и организацию софинансирования строительства мультимодальных логистических комплексов.

Желаю всем участникам конференции конструктивного диалога, новых контактов и успехов в бизнесе!



Eurasia
Windrose 2010

LOGISTICS

29th of January 2010, Almaty (Kazakhstan)

**International Conference
Role of logistics on the way Asia-Europe
and Windrose Awards
of the international business magazine
JURA MOPE SEA**

Organisers

JURA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

International business magazine JURA MOPE SEA
Group of companies of Lithuania and Kazakhstan TL NIKA Group

**Международная конференция
«Роль логистики на путях Азия-Европа»
Награждение призами
международного бизнес-журнала
JURA MOPE SEA «Роза ветров»**

Организаторы

TL NIKA
GROUP
TRANSPORT & LOGISTIC

Международный бизнес-журнал JURA MOPE SEA
Группа компаний Литвы и Казахстана «TL NIKA Group»

Will take place under the patronage



Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan
Министерство иностранных дел Республики Казахстан

Мероприятие проходит под патронатом



Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan
Министерство транспорта Республики Казахстан

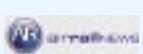


Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania
Министерство иностранных дел Литовской Республики



Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania
Министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики

Media partners



Медиа партнеры



Politics and business leaders – about the crisis and the future

Transport ministers of Europe and Asia and the representatives of business discussed in Vilnius



On 19-20 October Vilnius, the capital of Lithuania, became a hot venue of discussions for the representatives of transport business and politics. Transport business leaders and the transport ministers of 35 countries of Europe and Asia belonging to ASEM, met in the event of such a level for the first time and discussed about the tendencies of the most important global economics and international transport & logistics, talked about transport infrastructure needs between Europe and Asia, necessary investments for the development and possibilities of partnership of public and private sectors.





The President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite greeted the participants of the ASEM meeting as well as the Lithuanian Minister of Transport & Communications Eligijus Masiulis and the Minister of Transport of China Li Senglin. EC Vice President and EU Transport Commissar Antonio Tajani made the first report.

„Our countries have different transport systems, different opportunities and maybe different ambitions. In spite of this, during this meeting we are to seek for common vision reflecting the cooperation of Europe and Asia in transport field and get ready for coordinated actions in strengthening trade relations between Europe and Asia. Coordinated development of transport junctions of both continents, induced by EU and UN, may become an effective tool in overcoming present challenges. Rapidly developed trade relations induce the states of Europe and Asia to concentrate for the search of more effective transport solutions“, - said Masiulis.

During the last five years trade volumes among EU countries and Middle & East Asia regions were permanently growing; at the same time there the importance of inter-continental transport systems that had to suitably maintain the dynamics of economic growth increased. Those

processes make doubtless impact on the development of regions and also separate countries. One example might be the Baltic Sea region, the countries of which are especially rapidly modernizing their transport infrastructure, actively developing their business relations and are gradually becoming important participants of global logistics.

When opening the business leaders forum, where such big international transport business participants as *Hupac Intermodal SA*, *Shanghai International Port (Group) Co.*, *Community of European Railway and Infrastructure Companies*, *China Shipping Container Lines*, *Maersk Line*, China shipping company CO-SOCO, International Road Transport Union (IRU), the World Bank, Russian Railways and others took part, The Minister of Transport & Communications of Lithuania stressed that one of the Baltic States – Lithuania – is not limited by its region and is more and more often becoming the initiator of global business processes and an active participant of international transport corridors and a reliable junction of logistics chains. The participants of the forum submitted their conclusions of the discussions to European and Asian Transport Ministers, who had separate meetings. ▶

Recommendations of business leaders for the governments of the countries

- Some optimistic statements that the crisis was coming up to an end were expressed. Though cargo flows increased by 5 percent this year, not all participants agreed to that. The companies are worried what would happen to optimization if the recovery was not stimulated.
- Business representatives acknowledge that it is necessary to pay attention to environment protection, taking into consideration the forum in Copenhagen, concerning sustainable environment where one of the main topics will be the field of transport. After Copenhagen forum we maybe significantly change our attitudes towards transport business.
- In order to do everything in a sustainable and safe way logistics costs are increasing.
- It was agreed that the trade between Europe and Asia would be more balanced and would go on in both directions.
- The demand to invest into the infrastructure projects between Europe and Asia was stressed.
- It was recommended to induce and balance public and private partnership as it was a good way to attract investments, especially for the states unable to allot necessary funds for infrastructure development.
- Give priority to the maintenance and supervision of present transport network.
- Pay more attention to the facilitation of border-crossings.
- Presently a lot of new big vessels are under construction. They will soon come out into the market. Not all the ports are ready to accommodate them. Hinterland infrastructure is to be developed next to the ports.
- The demand for harmonization of technical conditions was expressed for the governments.
- It is invited not only to sign international conventions but also to implement them.
- Common platform is necessary which might coordinate railway transport between two continents.
- It was stated that *Rail Baltica* – was the project that would help to unite Europe.
- Single railway network is necessary in Europe. Railway taxes in the Baltic States are different. It is necessary to reform the railway structure more.
- The governments of Lithuania, Latvia and Estonia are to liberalize railway markets.
- Create institutional structure for implementation of ASEM initiative. Prepare a common ASEM action plan.
- Assure the reliability and continuity of the dialogue between European and Asian countries.
- Cooperate in order to reach intermodality.
- Support the creation of alternative routes.
- Cooperate in order to assure better infrastructure for logistics sector of Europe and Asia.
- Avoid protectionism.
- Apply international conventions in practice.



Asian and European transport ministers in Vilnius.



Growth of economics will be predetermined by the development of transport

**Li Shenglin, Minister of Transport
People's Republic of China**

China, like other countries has also felt the consequences of global crisis and the Government of the country made great efforts and huge funds to stop the recession, stabilize economics and come out of the crises with the least possible consequences.

By coming to this meeting we cherished great hopes that the countries would agree to cooperate and open new possibilities of economic prosperity. I and many of my colleagues agree to the ideas expressed here. They are reflected in the adopted Vilnius declaration.

The meeting of the ministers and the forum of transport development leaders were successful of great importance. They were organizing in this event Lithuania made great efforts and had great success.

Ivan Scerbo, Minister of Transport and Communications of the Republic of Belarus

Belarus having no natural resources and no access to the sea, thinks that the development of road and railway transport and cooperation with the Baltic States, Russia, Kazakhstan and China, is very important. Belarus actively executes and implements the measures for the development of safe transport. We are preparing a proposal package concerning the reconstruction and modernization of roads and railways in Eurasian transport corridors. The meeting of the transport ministers of Asia and Europe – is a unique opportunity to improve Eurasian transport system.

**Vincent Clerc,
Maersk Line Vice President**

We anticipate that the events of 1929 will not be repeated. Economic curve is getting up. But the trade curve is falling down. We did not expect that. We anticipate for its gradual though small rise up. Earlier in Europe and China transport infrastructure was capable to maintain the existing level. But the fleet is increasing. Very big vessels are under construction. When one container ship is able to load 6-7 thousand containers, there will appear new tasks for ports and terminals. When such vessels start to dominate, there will appear the reorganization problem for ports and terminals. We are to get ready for that even today.

Klaus Ebeling, Secretary General of the European Intermodal Association

We place our hopes not only on the percent of economic growth but also on the fact how we assess our life and in what environment we intend to live.

Lately, the biggest part of containers is transported by ships. Such transportation decreases fuel consumption and is more environmentally friendly.

**Edmundas Daukantas,
UAB Schenker Executive Director**

I am amazed by the investments into big vessels. In this way the mobility of the fleet decreases – such big vessels cannot enter all ports. I doubt whether the governments will have funds to invest into the infrastructure of the port or reorganize it. Now it is time to save. We should pay attention to the countries that have no access to the sea, such as Belarus and Kazakhstan. The latter has got huge logistics centres. We cannot concentrate all our attention to maritime transport; we are to think about land roads.

**Boris Lapidus,
Senior Vice President of Russian Railways**

The crisis showed the fragility of national economics. The most effective form of economic growth is the development of transport infrastructure. Russia has approved railway transport development program up to 2030. The first phase – 2008-2015 – is the modernization of railway transport, the second phase – 2016-2030 – is a dynamic expansion to railway networks. During the implementation of it we managed to stop the fall of indices. Transportation volumes in Eurasian region have not decreased. On the contrary, they have increased.

Our new innovation product, which was born during the discussions with Japanese businessmen, is „TransSiberian rail-route in 7 days“. In 2008 the distance of 9847 km from Nakhodka to Kranaya the trains used to cover in 10.8 days, in 2009 – in 9 days. We plan that in 2012 this distance will be covered in 7 days and in 2015 – in 6.6 days.

It is an alternative for the sea route. Though it is difficult to compete with the sea, the state creates very expensive railway infrastructure, and the sea infrastructure was created by the God and it does not cost anything. But I think that it is not worth stressing the competition between the land and sea transport. It is a huge market and there will be enough work for everybody.

We found joint ventures with Kazakhstan, Finland and German railways. We are working on the project that the wide railway gauge was extended up to the centre of Europe – to Vienna.

And the discussion on what mode of transport is better seems to be everlasting. I think that each mode of transport finds its cargo and the cargo owner chooses what to his mind is the most efficient.



What is ASEM?

ASEM or Asia–Europe Meeting – is an informal process of cooperation and dialogue of Asian and EU countries, initiated in 1996, the aim of which is to strengthen intercontinental relationships and increase mutual understanding. ASEM induces the partnership of Asian and European countries in three main directions: political, economical and social/cultural.

The first top meeting of ASEM was organized in 1996 in Bangkok (Thailand) on the initiative of Singapore.

Lithuania became a member of ASEM in 2004, during the top meeting of ASEM in Hanoi (Vietnam).

ASEM partners

- 27 EU states and EC,
- 16 Asian countries (Burma/Myanmar, Brunei, Philippines, India, Indonesia, Japan, Cambodia, China, Laos, South Korea, Malaysia, Mongolia, Pakistan, Singapore, Thailand, Vietnam);
- Secretariat of the association of South-Eastern Asian countries ASEAN.

ASEM activities

ASEM activities are organized via regular meetings of heads of states, ministers of foreign affairs and other main regions ministers as well as subject events organized on the initiative of member states. The meetings of European and Asian states are organized every two years (in Bangkok 1996, London 1998, Seoul 2000, Copenhagen 2002, Hanoi 2004, Helsinki 2006, Beijing 2008, and in 2010 it will be in Brussels).

The meetings of the ministers of foreign affairs, economics and finance are taking place periodically.

ASEM meeting of transport ministers, October 19-20 2009 in Vilnius, was organized for the first time.

Initiative of Lithuania

The first ASEM Meeting of the Ministers of Transport and Transport Business Development Forum of Asia–Europe took place on the initiative of Lithuania. In this way Lithuania demonstrated its aspiration to participate actively in forming global and regional policy, strengthen the image of Lithuania as a transit state in the world markets and attract cargo flows from Asian states, creating added value of all Lithuanian fields of transport and general economics of the country.

It is usual for ASEM that the state, which expresses the initiative, is supported by the other states. According to the common ASEM order of works the state which agrees to be the supporter of the initiative of other ASEM member country, expresses political support for the initiative, pledges to help in organizing the event and participate in it with the highest level. China, Singapore, Vietnam, Sweden, Germany, Poland and European Commission, which is permanent ASEM process coordinator, joined Lithuanian initiative. Those countries were called „A group of friends“.



ASEM business forum participants in Vilnius.

Johannes Ludewig, Executive Director Community of European Railway and Infrastructure Companies

The biggest problem of land transport is that one is to cross state borders and conform to the customs. It is necessary to pay taxes for the use of infrastructure. In some countries there exists the threat of terrorism too. For this reason sea route is more attractive than land route.

Our work will overcome the crisis

Li Shaode, the chairman of the Company China Shipping Container Lines

China, like other countries is suffering from the crisis and its consequences. But now the economics of China is recovering and we think that the black page of the crisis is already closed. China government and people make great efforts in order it were so. And when people work hand in hand, it is possible to move the mountains.

We are developing rapidly. Not long ago China was in the fortieth place in the world according to trade, now it is in the fourth place.

We are to remember that globalization will not pass by. It is not at the gate presently but it is in the yard already. World economics depends on transport. Transport is – a blood in the veins. If there is no well-developed transport there will not be any trade.

China Shipping Container Lines is a leading company in China. Our service network covers all over China and also 86 countries and regions in the world. We work with 23 countries in Europe, including Lithuania. We have 16 subsidiaries in European countries where 700 local people work. We handle 1.5 million containers per year in Europe. In 2008 our revenues exceed 1.3 billion euros.

Vu Jinkun, President of Ningbo Port Company Ltd

Ningbo port is located in an important region for the economics of East China. 216 shipping lines call this port with 22.5 m of natural depth and 30 m depth channel. 950 ocean liners call this port per month. Though crisis has not stopped the growth of cargo volumes, but it will undoubtedly be felt until the consumption recovers. Important aspect of China national policy is the inducement of internal transportation of goods and their internal consumption, development of old markets and the search for new objective markets, inducement of multimodal transportations, cooperation „against the stream“ and „downstream“ and the search for strategic partners.

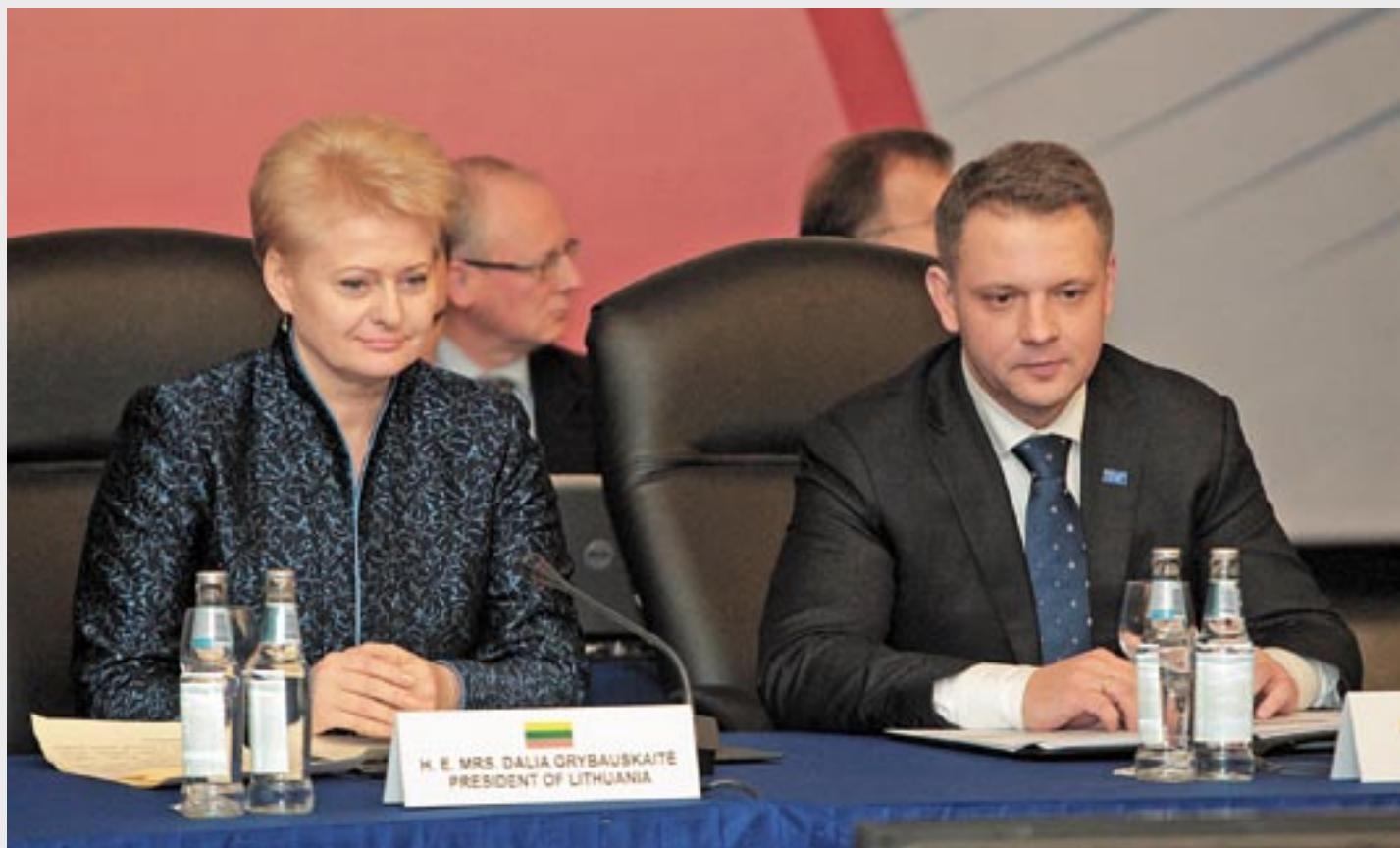
Pavel Telicka, Coordinator of international project Rail Baltica

I coordinate the actions of the three Baltic States and Poland during the implementation of the project *Rail Baltica*. I want to stress that it is high time to pass from political declarations to the construction of railways. This project is supported and financed by EU. *Rail Baltica* is not a competitor for the other roads but it is a partner. This railway differs by its intermodality, which is very much important for the development of the ports. It is economically based project but it is not only economic but also a political project.

Of course, presently it is rather difficult for the Baltic States. Lithuania and Latvia – are regions rather damaged by the crisis. Their recovery may be approximately anticipated in 2014.

Then the construction of *Rail Baltica* is to be completed. Our objective is to extend European railway gauge to Kaunas. The speed of cargo trains is to reach 120 kilometres per hour.

I am not a great optimist that the recession will be over by that time, but the railway is to



President of Lithuania D. Grybauskaite and minister of Transport and Communications of Lithuania E. Masiulis.

be completed. Otherwise it will become too expensive. The part Helsinki-Warsaw is almost completed. It will cost cheaper than it was anticipated. Latvia has stopped this project, but until 2012 it intends to complete it too.

Lithuania needs 260 million euros for the completion of this railway project. The most expensive part of this railway will be in Poland. They will need 660 million euros. We are looking for the investors for this project.

Chen Xuyuan, President of Shanghai International Port Ltd

Lately the trade between EU and Asia has been developing by a growing curve. Such tendency lasted for seven years. The main trade between Europe and Asia is going on sea routes. The crisis has not ruined it completely, but for the further development of the fleet, the functionality of the ports is vitally important. The ports are to guarantee not only cargo handling operations but their distribution too. The most perspective development direction is the partnership of private and state capital. It is a good principle to attract investments and improve port infrastructure.

Our company is the biggest one in China. Some time ago Shanghai port was the biggest oil and container port. Now we have come to the leading position as container terminal operators and in port logistics. During the last four years we invested a lot in Eurasian cargo transportation system. We are interested in cooperation between Asia and Europe. After the crisis we intend to increase investments in Europe.

Infrastructure – is a base for the prosperity of economics

Eva Molnar, Director of Transport Division UNECE

If Europe and Asia invest into transport infrastructure, they will come out of crisis much stronger than they were before. A lot of countries avoid investing into infrastructure though they must subsidize not only infrastructure but also the unprofitable activity fields.

The crisis has evidently shown that transport sector is organized badly. Russian tariffs are very high. It is possible that they are discriminative.

Livio Ambrogio, Ambrogio Trasporti Director

Infrastructure – is a base for prosperity. The state is to take care of it.

Chang Dechuan, President of Qingdao Port Group Ltd

Economics cannot exist without transport, transport – without infrastructure. Existing infrastructure can more or less satisfy the needs of transport but in the future it will need great investments. The trade between Europe and Asia will become more balanced and it will change all transport structure. Governments are to more invest into the construction of railways and roads. In this aspect *Rail Baltica* project is important not only as an economic but also a political project, which is to connect the coun-

tries. The countries are to agree concerning the harmonization of railway tariffs. Investments are necessary for all modes of transport. In the future bigger investments and better ports will be necessary to accommodate big vessels. Ships are not infrastructure. We are to invest more into the ports. In order such investments were possible, the governments of the countries should find a way how to attract private capital. When solving those problems we cannot forget environmental protection problems. For this we need to create a new monitoring system, ratify the signed conventions and implement them in reality. The politicians must quicker finish the started jobs.

It is necessary to organize similar events more often where the transport ministers of Russia, Belarus and Kazakhstan should take part too.

Zhou Jichang, President of China Communications Construction Company Ltd

It is necessary to start solving financial matters in the developing countries in improving infrastructure systems. Firstly, it is necessary to improve the state of roads and waterways.

The buyers of transport means should also invest into the improvement of the state of roads. When buying a new transport vehicle some share should be allotted to road infrastructure.

China is one of those countries the economics of which very much depends on roads. There are 3,730,200 kilometres of roads in the country. In the end of 2008 there was more than 60,300 km of motorways in China. The roads are connected by 594,600 bridges. Out of ten



longest bridges in the world, eight ones are in China. The longest bridge in the world (552 m) is Chaotianmen Bridge in Chongqing. The second longest bridge (550 m) in the world is Lupu Bridge in Shanghai.

Out of ten longest bridges held by wires, eight are constructed in China. The world's longest (1,088 m) wire-held bridge is Sutong bridge, Stonecutters is in the second place (1,018 m), Edong Jangdze (926 m) bridge is in the third place in China. The fourth bridge according to the length is in Japan (890 m), the fifth one – in France (856 m), and all the rest are in China. The world's longest integral-wire bridge (the length of integral wire is 1,991 m) is in Japan, the second such type bridge (the length of integral wire is 1,650 m) – is in China.

Logistics – is the backbone of modern economics

Stenley Lim, Treasurer and member of the Presidency, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)

Customs most of all interfere with the movement of cargo. Therefore, we are implementing electronic clearance. It is necessary to create a single declaration and data base system that allows to check and receive all the necessary documents in 15 minutes. In this field we have accumulated enough knowledge and wish to share it with the other countries. The foreseen transit time is important for us. If the time increases, the client will pay more for the same good. As the terrorism and piracy cases have become more frequent, the security of transit became of great importance. The countries should agree and implement the common transit security system of Europe and Asia which guaranteed safe movement of goods. It is a logistics task. We, as logistics specialists, are as if a bridge between the producers, sellers and the clients. We do not increase the price of goods. We only create value added.

**Wolfgang Tiefensee,
Minister of Transport of Germany**

Transport and logistics are a backbone of modern economics. In the future transport and logistics will be a single whole. Success determining factor is the development of transport and especially maritime transport. It is to assure more efficient delivery of goods. Those processes are to act taking into consideration environmental requirements and climate change processes.

Germany initiated the project *Gates to Europe*. Its measures seek for economic efficiency, ecological objectives and social responsibility.

**Lubomir Vazny,
Minister of Transport of Slovakia**

The goal of Slovakia – is to become a gate to EU and Asia by using East-West axle. Slovakia proposes the capacities of its railways. Slovakia together with Russia, the Ukraine and Austria has signed a memorandum concern-

ing the extension of wide railway gauge up to Vienna. In this way, the TransSiberian route will be joined.

It is important for the countries to agree on the liberalization of railway tariffs.

**Geun-Hyeong Yim,
Ambassador of South Korea Republic
in Lithuania**

Developing Eurasian transport system there exist a lot of challenges. One of them – is railway system which is to connect Asia and Europe. Korea during the last six years has especially increased trade volumes with Europe. Annually it increases by almost ten percent. The greater part of trade goes on by maritime transport and land transport is not loaded too much. We should use *TransSiberian* and *TransChina* railways more. It would improve transportation of cargo in Eurasia.

The countries of Europe and Asia have got different legal and other systems that become as obstacles for transport. ASEM countries must try to eliminate existing barriers. We should create a common database of logistics information. ASEM countries should make greater efforts to create a common transport and logistics environment of Europe and Asia. Korea is ready to participate in the project to connect railways among ASEM countries in Eurasian region.

**Arbab Alamgir Khan,
Minister of Transport of Pakistan**

On behalf of Pakistan government I would like to express our thanks for the possibility to strengthen regional cooperation in seeking for sustainable development. Similar meetings help to form positions on important matters for European and Asian regions. Their solution depends on successful cooperation and integration of international policy. Pakistan suggests organizing a conference of the highest level concerning Eurasian transcontinental land roads.

Pakistan government is ready to develop information economics. We have well developed infrastructure and are permanently improving it. Privatization and liberalism ideas induce economic reforms in Pakistan.

I optimistically look towards the cooperation between East and West. Asia has got the biggest human resources potential which may lead to the high development level.

Business gives signal

**Patrik Vlachich,
Minister of Transport of Slovenia**

Cargo transportation by sea remains one of the most important modes of transport. Suitable port services are to be assured for this mode of transport.

The crisis makes us think more economically. I think that logistics specialists will analyse cargo transportation routes from Asia to Europe and will discover the possibilities of the Mediterranean Sea. This means that they will discover environment protection possibilities. ▶

Lithuania and Poland: concerning cooperation in the fields of aviation and maritime search and rescue

Eligijus Masiulis Minister of Transport and Communications of Lithuania and Cezary Grabarczyk the Minister of Infrastructure of Poland signed the intergovernmental agreement concerning cooperation in the fields of aviation and maritime search and rescue.

The countries pledge to cooperate in executing search and rescue operations in the air, inland waterways, territorial sea and air space above the territorial sea.

The help will be rendered for any person in the threat of danger or for whom such danger might threaten, in spite of citizenship, status or circumstances under which this person is found.

Rail Baltica – is a part of trans- European transport network

Rail Baltica railway line Warsaw–Kauunas–Riga–Tallinn–Helsinki is an inseparable part of the future trans-European transport network TEN-T, which will help to create a competitive European railway network. Such statement was confirmed in a joint declaration which was signed by the transport ministers of Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Finland in the conference of ministers concerning the development of *Rail Baltica*.

By the project *Rail Baltica* it is anticipated to create transport infrastructure accessible for all the countries participating in it and managing it commonly in order to assure the railway junction of the Baltic countries via Poland with other EU countries.

Confirming the aspiration to implement this project the ministers of transport agreed to look for new technical solutions and ways of financing that up to 2013 in order that along the whole *Rail Baltica* railway line there would be assured the speed of train of 120 km/h which satisfied all the countries.

Taking into consideration the plans of EC to review the future transport policy of TEN-T and the list of priority projects, the countries participating in the project *Rail Baltica* are for the inclusion of this project into the further political guidelines of TEN-T.

By the decision of European Parliament and the Council of 2004, *Rail Baltica* project was recognized as one of 30 priority projects of trans-European transport network TEN-T. ■



The Best Intermodal Transport Practice Prizes Awarded of European intermodal transport went to Lithuanian Railways

During Asia-Europe Transport Development Forum and the first Meeting of the Ministers of Transport of ASEM, the Best Intermodal Transport Practice Prizes Awards of intermodal transport were handed to the winners.

Lithuanian Railways and Procter & Gamble were announced the winners of the 9th annual Best Intermodal Transport Practice Prizes Award of European intermodal transport.

Lithuanian railway train of combined transports Viking, acting in cooperation with Belarus and the Ukraine railways, is the first successful railway project implemented in the market, connecting EU and CIS countries from the Baltic to the Black Sea. Container train covers the distance of 1,700 km in 52 hours.

Viking was evaluated as the best example of practice of TRACECA, Crete and East-West transport corridors, worth noticing for quick border-crossings and customs procedures.

Initiated by European Intermodal Association and organized annually the awards are handed in order to induce concrete and innovative intermodal transport solutions and pay attention to the best practice examples in the field of intermodal transport and logistics. When selecting the winners, the valuation commission took into consideration such criteria as innovation, intermodality and orientation towards the market.

Laurids Mikaelsen, Ambassador of Denmark in Lithuania

Denmark is worried about climate change problems. This year in December in the capital of Denmark, Copenhagen UN conference on climate change matters will take place. Denmark seeks that lower quantities of gas emissions in transport sector were introduced. We understand the wish of Korea to ensure continental junctions but we are to realize the fact that 90 percent of cargo between Asia and Europe will be transported by seas.

Hwee Hua Lim, Minister of Transport of Singapore

IMO determines standards for all ships. We invite the states to work more actively with IMO. Maritime states must assure safe shipping in all sea routes. Singapore together with Indonesia and other countries are working actively in preparing conditions for safety at sea up to 2027. We have also prepared the regulations how to act under the threat of piracy.

Eligijus Masiulis, Minister of Transport & Communications of Lithuania

Business is sending a very clear signal how to act in the nearest future when we come out of economic crisis recession. Undoubtedly, transport remains an important index of economics and when the economics comes back to a stable growing process; its significance will be much bigger.

The meeting of ASEM ministers of transport and the business leaders of Asia and Europe is the beginning of a new road leading to a closer cooperation between the two continents.

Vilnius declaration

During the meeting of ASEM ministers of Europe and Asia several important documents were signed, which guaranteed closer cooperation of the countries.

The main finishing accent of the meeting of ministers is Vilnius declaration, where the common aspiration to create new cargo routes from Asia to EU, improve conditions for Asian and European trade relations when forming long term, efficient and safe transport system open for cargo quicker, cheaper and safer land route to Europe was consolidated.

The ministers stressed the necessity to strengthen cooperation of Europe and Asia, developing the necessary transport infrastructure for hinterland routes and taking common measures of transport policy based on transparency, mutual confidence and non-discrimination principles.

Stressing economic significance of East-West transport corridor, the ministers confirmed their aspiration to create transport system connecting Asia and Europe which would be accessible to all countries concerned. Competitive transport and logistics chain will be created in this transport corridor.

The ministers agreed to seek for closer cooperation with transport and logistics business sector which is the background of Europe and Asia inter-trade and transport relations.

ASEM transport ministers agreed to create an expert group which would prepare Vilnius declaration implementation plan up to the next meeting of ministers.

Li Shenglin, Minister of transport of China, noted that China was ready to solve the facing transport problems actively, as it was interested in quicker and free movement of cargo between China and EU – the biggest trade partners.

ASEM countries will induce international financing organizations to contribute to transport infrastructure projects between Asia and Europe financing, paying special attention to railway and intermodal land transport junctions.

Also ASEM countries intend to address CIS countries, inviting to solve the problems connected with the development of Europe and Asia transport corridors together.

The declaration was prepared taking into consideration the conclusions of Asia-Europe transport development forum and the proposals of the business representatives concerning the development of communication systems of both continents.

The participants of transport ministers of the first ASEM meeting agreed that since then such meetings would become permanent and organized every two years in Europe and Asia alternatively.

It was decided in Vilnius that the next meeting of the ministers would take place in China in 2011.

КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ

- ★ 30 млн. тонн грузов ежегодно;
- ★ 8000 судов ежегодно;
- ★ Акватория глубиной 13-15 метров;
- ★ Обслуживаются крупнотоннажные суда:
 - танкеры до 150.000 DWT;
 - сухогрузы до 80.000 DWT.

- ★ 23 тыс. рабочих мест;
- ★ 4,5 проц. ВВП Литвы;
- ★ 800 предприятий, связанных с портовой деятельностью;
- ★ 28 специализированных грузовых терминалов.



www.portofklaipeda.lt



Лидеры политики и бизнеса о кризисе и будущем

Министры транспорта Азии и Европы
дискутировали в Вильнюсе

19-20 октября столица Литвы Вильнюс превратилась в жаркое место дискуссий представителей транспортного бизнеса и политики.

Лидеры транспортного бизнеса и министры транспорта 35 стран Азии и Европы, входящих в ASEM, впервые на мероприятии такого уровня дискутировали об основных тенденциях мировой экономики, транспортного и логистического бизнеса, обсудили отношение бизнеса к потребностям транспортной инфраструктуры Европы и Азии и инвестиции, необходимые для развития этой инфраструктуры, возможности партнерства общественного и частного секторов.



Участников встречи ASEM приветствовали министр транспорта Китая Ли Шенглинь, президент Литовской Республики Даля Грибаускайте и министр сообщений Литвы Элигиюс Масюлис.



Рост экономики будет обусловлен развитием транспорта

Ли Шенглинь, министр транспорта Китайской Народной Республики

Китай, как и другие государства, также ощущал последствия глобального кризиса, правительство страны приложило большие усилия и огромные средства для остановки спада, стабилизации экономики и выхода из кризиса с как можно более мягкими последствиями.

Накануне этой встречи мы возлагали большие надежды на то, что страны могут договориться о сотрудничестве и раскрыть новые возможности процветания экономики. Я и многие мои коллеги поддерживаем высказанные здесь мысли. Они отражаются в принятой Вильнюсской декларации.

Эта встреча министров и форум лидеров развития транспорта были очень важными. Они были успешными. Организуя мероприятие, Литва приложила много усилий и добилась огромного успеха.

Иван Щербо, министр транспорта и коммуникаций Белоруссии

Для Белоруссии, не имеющей природных ресурсов и выхода к морю, очень важно развитие автодорожного и железнодорожного транспорта и сотрудничество с Балтийскими странами, Россией, Казахстаном, Китаем. В Белоруссии активно ведутся и претворяются в жизнь меры по развитию безопасного транспорта. Мы готовим пакет предложений по реконструкции и модернизации автомобильных и железных дорог в транспортных коридорах Евразии. Встреча министров транспорта Азии и Европы – уникальная возможность совершенствовать Евроазиатскую транспортную систему.

Винсент Клерк, вице-президент «Maersk Line»

Будем надеяться, что события 1929 года не повторятся. Кризис экономики поднимается вверх. Однако кризис торговли падает. Мы этого не ожидали. Ожидается ее постепенный, небольшой рост. Раньше транспортная инфраструктура в Европе и Китае была в силах поддержать существующий уровень. Однако флот растет. Строятся очень большие суда. Когда одно судно будет вмещать 6-7 тысяч контейнеров, перед портами и терминалами встанут новые задачи. Когда такие суда станут доминировать, возникнет проблема реорганизации портов и терминалов. Готовиться к этому надо уже сегодня.

Клаус Эбелинг, генеральный секретарь Европейской ассоциации интермодальных перевозок

Свои надежды мы возлагаем не только на процент роста экономики, но и на то, как мы оцениваем свою жизнь, в какой среде хотим жить.

Рекомендации форума лидеров бизнеса правительству стран

- Высказаны некоторые оптимистичные заявления, что кризис заканчивается. Хотя грузопотоки в этом году возросли на 5 %, не все поддерживают такие высказывания. Предприятия беспокоятся, что произойдет с оптимизацией, если оживление не будет стимулироваться.

- Представители бизнеса признают, что надо обратить внимание на экологию, больше учитывать Копенгагенский форум по вопросу устойчивой окружающей среды, где одной из основных тем будет транспортная сфера. Возможно, после Копенгагенского форума мы сильно изменим отношение к транспортному бизнесу.

- Стремление делать все надежно и безопасно ведет к росту издержек логистики.

- Договорились о том, что торговля между Европой и Азией будет более сбалансированной и вестись в обоих направлениях.

- Акцентирована потребность постоянно инвестировать в инфраструктуру в проектах между Европой и Азией.

- Рекомендовано поощрять и реально сбалансировать партнерство общественного и частного секторов, так как это – хороший способ привлечения инвестиций, особенно для государств, которые не могут выделить необходимые для инфраструктуры средства.

- Предоставлять приоритет сохранению нынешней транспортной сети и надзору над ней.

- Больше внимания уделять облегчению пересечения границ.

- В настоящее время строится множество больших судов. Вскоре они попадут на рынок. Не все порты готовы их принять. Наряду с портами необходимо развивать материиковую инфраструктуру.

- Выражено пожелание правительствам гармонизировать технические условия.

- Призыв не только подписывать международные конвенции, но внедрять их в жизнь.

- Нужна общая платформа, которая соглашает железнодорожный транспорт между двумя континентами.

- Высказано мнение, что «Rail Baltica» – это проект, который поможет объединить Европу.

- В Европе нужна единая железнодорожная сеть. Железнодорожные налоги в Балтийских государствах разные. Надо активнее реформировать структуру железнодорожной дороги.

- Правительства Литвы, Латвии и Эстонии должны либерализовать железнодорожные рынки.

- Создать институционную структуру для осуществления инициативы ASEM. Подготовить совместный план действий ASEM.

- Обеспечить надежность и преемственность диалога между странами Европы и Азии.

- Сотрудничать в достижении интеграции.

- Поддерживать создание альтернативных маршрутов.

- Сотрудничать для обеспечения сектора логистики Азии и Европы лучшей инфраструктурой.

- Избегать протекционизма.

- На практике применять международные конвенции.



ASIA-EUROPE CONNECT

VILNIUS 2009

ASEM TMM

Asia-Europe Transport Ministers' Forum

Vilnius 2009-6-9



Президиум бизнес-форума. Участников бизнес-форума поздравил премьер Литвы А. Кубилиус.

В последнее время большую часть контейнеров перевозят на крупнотоннажных судах. Такие перевозки сокращают расход топлива и наносят окружающей среде меньший вред.

Эдмундас Даукантас, исполнительный директор ЗАО «Schenker»

Меня удивляют инвестиции в большие суда. За счет этого снижается мобильность флота – такие суда могут заходить не в каждый порт. Неизвестно, будут ли у правительства средства для инвестиций в инфраструктуру портов или их реконструкцию. Сейчас время экономить. Надо обратить внимание на страны, у которых нет выхода к морю, такие как Белоруссия и Казахстан. У последней имеются огромные центры логистики. Нельзя концентрировать все внимание на морском транспорте, надо думать и о наземных путях.

Борис Лапидус, старший вице-президент Российских железных дорог

Кризис показал хрупкость национальных экономик. Самая эффективная форма экономического роста – это развитие транспортной инфраструктуры. Россия приняла программу развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Первая ее фаза – 2008-2015 годы – модернизация железнодорожного транспорта, вторая – 2016-2030 годы – динамичная экспансия в железнодорожные сети. В ходе ее осуществления уже сегодня удалось остановить падение показателей. В евроазиатском регионе транспортные перевозки не сократились, а, наоборот, возросли.

Наш новый инновационный продукт, родившийся в ходе дискуссий с японскими бизнес-

менами, – «Транссиб за 7 суток». В 2008 году расстояние 9847 км от Находки до Красного поезда преодолевалось за 10,8 суток, в 2009 г. – за 9 суток. Планируем, что в 2012 году они будут преодолевать это расстояние за 7 суток, а в 2015 году – за 6,6 суток.

Это – альтернатива морскому пути. Хотя конкурировать с морем трудно: дорогостоящую железнодорожную инфраструктуру создает государство, а морскую инфраструктуру дал сам Бог, и она ничего не стоит. Однако я считаю, что не следует акцентировать конкуренцию между наземным и морским транспортом. Это – огромный рынок, и работы хватит всем.

Мы создаем совместные предприятия с железными дорогами Казахстана, Финляндии, Германии. Работаем над проектом продления широкой железнодорожной колеи до центра Европы – до Вены.

А дискуссия о том, какой вид транспорта лучше, извечная. Полагаю, что каждый вид транспорта находит свой груз, а грузовладелец выбирает тот, что, по его мнению, наиболее эффективен.

Йоханнес Людвиг, исполнительный директор Сообщества Европейских железных дорог и инфраструктурных компаний

Наибольшей проблемой сухопутного транспорта является то, что надо пересекать государственные границы и приспосабливаться к таможням. За использование инфраструктуры надо платить налог. В некоторых странах существует и угроза терроризма. Поэтому морской путь привлекательнее сухопутного.

Кризис преодолеем трудом

Ли Шаоде, президент компании «China Shipping Container Lines»

Китай, как и другие страны, страдает от кризиса и его последствий. Но сейчас экономика Китая оживает, и мы считаем, что черная страница кризиса уже перелистнута. Правительство и народ Китая прилагают много усилий, чтобы это было так. А когда люди работают рука об руку, можно горы свернуть.

Мы очень быстро развиваемся. Не так давно Китай по товарообороту занимал сороковое место в мире, а сегодня – уже четвертое.

Не следует забывать, что глобализация никого не минует. Она уже даже не у ворот, а во дворе. Мировая экономика зависит от транспорта. Транспорт – это кровь в венах. Если не будет хорошо развитого транспорта, не будет и торговли.

«China Shipping Container Lines» в Китае является лидирующей компанией. Наша обслуживающая сеть охватывает весь Китай, а также 86 стран и регионов мира. В Европе мы работаем с 23 странами, включая и Литву. В странах Европы у нас имеется 16 дочерних компаний, труждаясь 700 местных работников. За год в Европе обслуживается 1,5 млн контейнеров. В 2008 году доходы превысили 1,3 миллиарда евро.

By Джинкун, президент «Ningbo Port Company Ltd»

Порт Нинбо расположен в очень важном для экономики регионе Восточного Китая. В этот порт, имеющий канал с 30-метровой глубиной и естественной причальной глубиной 22,5 ме-



тра, ведут 216 судоходных линий. В него заходят до 950 океанских лайнеров в месяц. Хотя кризис не остановил темпы роста грузооборота, но он, несомненно, будет чувствоваться до тех пор, пока не восстановится потребление. Важным аспектом национальной политики Китая являются поощрение внутренних грузоперевозок и внутреннего потребления, развитие старых рынков и поиск новых целевых рынков, поощрение мультимодальных перевозок, сотрудничество «против течения» и «по течению», поиск стратегических партнеров.

Павел Теличка, координатор международного проекта «Rail Baltica»

Я координирую действия трех Балтийских стран и Польши по осуществлению проекта «Rail Baltica». Хочу отметить, что уже давно пора перейти от политических деклараций к строительству железных дорог. Этот проект поддерживает и финансирует Европейский союз. «Rail Baltica» не конкурент другим путям, а партнер. Эта железная дорога отличается своей интермодальностью, что очень важно и для развития порта. Это – экономически обоснованный, однако не только экономический, но и политический проект.

Конечно, Балтийским странам в настоящее время нелегко. Литва и Латвия – регион, которому кризис сильно повредил. Его оживления можно ожидать примерно в 2014 году.

Тогда же должно быть закончено и строительство «Rail Baltica». Наша цель – довести европейскую железнодорожную колею до Калуги. Скорость грузовых поездов должна достигать 120 километров в час.

Я не настолько оптимистично настроен, чтобы утверждать, что рецессия до того времени закон-

чится, но железная дорога должна быть завершена. Иначе она станет слишком дорогой. Отрезок Хельсинки–Варшава уже почти закончен. Он будет стоить дешевле, чем планировалось. Латвия сейчас приостановила этот проект, но до 2012 года также намеревается его закончить.

На завершение железной дороги в Литве требуется до 2360 млн евро. Самая дорогая часть железной дороги будет в Польше. Там потребуется около 660 млн евро. Мы ищем инвесторов для этого проекта.

Чен Юань, президент «Shanghai International Port Ltd»

В последние годы торговля между Европейским союзом и Азией развивалась по растущей кривой. Такая тенденция длилась семь лет. Основная торговля между Европой и Азией идет по морскому пути. Кризис его совершенно не разрушил. Однако для дальнейшего развития флота жизненно важна функциональность портов. Порты должны гарантировать не только перевалку грузов, но и их распределение. Самое перспективное направление такого развития – партнерство государственного и частного капитала. Это хороший принцип для привлечения инвестиций и улучшения инфраструктуры портов.

Наша компания – крупнейшая в Китае. Некоторое время тому назад Шанхайский порт был крупнейшим по перевалке нефти и контейнеров. Сегодня мы занимаем лидерские позиции и как операторы контейнерного терминала, и в деятельности портовой логистики. За последние четыре года мы много инвестировали в Евроазиатскую систему грузоперевозок. Мы заинтересованы в сотрудничестве между Азией и Европой. После кризиса планируем увеличить инвестиции в Европе.

Что такое ASEM?

ASEM или Евроазиатская встреча (Asia-Europe Meeting) – это инициированный в 1996 г. неформальный процесс диалога и сотрудничества стран Азии и Европейского союза, цель которого – укрепление межконтинентальных связей и повышение взаимопонимания. ASEM поощряет партнерство стран Азии и Европы по трем основным направлениям: политическому, экономическому и социальному/культурному.

Первый саммит ASEM по инициативе Сингапура был организован в 1996 г. в Бангкоке (Таиланд).

Литва стала членом ASEM в 2004 г. во время встречи ASEM на высшем уровне в Ханое (Вьетнам).

Партнеры ASEM

- 27 государств Европейского союза и Европейская комиссия.
- 16 государств Азии (Бирма/Мьянма, Бруней, Филиппины, Индия, Индонезия, Япония, Камбоджа, Китай, Лаос, Южная Корея, Малайзия, Монголия, Пакистан, Сингапур, Таиланд, Вьетнам).
- Секретариат ассоциации государств Юго-Восточной Азии АСЕАН.

Деятельность ASEM

Деятельность ASEM организуется через регулярные встречи глав государств, министров иностранных дел и других основных ведомств и организуемые по инициативе государств-членов тематические мероприятия. Встречи глав государств Европы и Азии проводятся раз в два года (1996 г. – в Бангкоке, 1998 г. – в Лондоне, 2000 г. – в Сеуле, 2002 г. – в Копенгагене, 2004 г. – в Ханое, 2006 г. – в Хельсинки, 2008 г. – в Пекине, в 2010 г. состоится в Брюсселе).

Периодически проводятся встречи министров иностранных дел, экономики и финансов.

Встреча министров транспорта ASEM 19-20 октября 2009 г. в Вильнюсе была организована впервые.

Инициатива Литвы

Первая встреча министров транспорта ASEM и Евроазиатский форум развития транспорта состоялись по инициативе Литвы. Так Литва продемонстрировала свое стремление активнее участвовать в формировании глобальной и региональной политики, укреплять имидж Литвы как транзитного государства на мировых рынках и привлекать грузопотоки из государств Азии, создавая добавленную стоимость всех транспортных отраслей Литвы и общей экономики страны.

Для ASEM привычно, что государству, выдвинувшему определенную инициативу, помогают и другие государства. Согласно общему порядку работы ASEM, государство, соглашаясь быть спонсором инициативы другого члена ASEM, выражает политическую поддержку инициативе, обязуется помочь в организации мероприятия и участвовать в нем на высшем уровне. К инициативе Литвы присоединились Китай, Сингапур, Вьетнам, Швеция, Германия, Польша и Европейская комиссия, которая является постоянным координатором процесса ASEM. Эти страны называются «Группой друзей».



Инфраструктура – база процветания экономики

Ева Молнар, директор отдела транспорта Европейской экономической комиссии при ООН

Если Европа и Азия инвестируют в транспортную инфраструктуру, из кризиса они выйдут сильнее, чем были. Многие правительства избегают инвестировать в инфраструктуру, хотя они обязаны субсидировать не только инфраструктуру, но и неприбыльные сферы деятельности.

Кризис наглядно показал, что транспортный сектор плохо организован. Российские тарифы очень высокие. Вполне возможно, что они дискриминационные.

Ливио Амброджио,
директор «Амброгио Транспорти»

Инфраструктура – база процветания. О ней должно заботиться государство.

Чанг Дечуань,
президент портовой группы Циндао

Экономика не может обойтись без транспорта, транспорт – без инфраструктуры. Существующая инфраструктура пока что может удовлетворять потребности транспорта, но в будущем ей понадобятся большие инвестиции. Торговля между Европой и Азией станет более сбалансированной, и это изменит всю структуру транспорта. Правительства должны больше инвестировать в строительство железных и автомобильных дорог. В этом аспекте проект «Rail Baltica» является важным не только экономическим, но и политическим проектом, который должен соединить страны. Государства должны договориться о гармонизации железнодорожных тарифов. Инвестиции нужны всем видам транспорта. В будущем потребуются более крупные и современные порты для принятия крупнотоннажных судов. Суда не являются инфраструктурой. Мы должны больше инвестировать в порты. Чтобы такие инвестиции стали возможными, правительства стран должны найти способы привлечения частного капитала. При решении этих проблем нельзя забывать о проблемах загрязнения окружающей среды. Для этого надо создать новую систему мониторинга, ратифицировать уже подписанные конвенции и претворить их в жизнь. Политики обязаны быстрее завершить начатые дела.

Надо чаще организовывать подобные мероприятия, в которых обязательно должны принимать участие и министры транспорта России, Белоруссии, Казахстана.

Чжу Цзичань, президент
«China Communications Construction Company Ltd»

Решение финансовых вопросов в развивающихся странах надо начинать с улучшения систем инфраструктуры. В первую очередь улучшить состояние автомобильных и водных путей.

В улучшение состояния дорог должны инвестировать и покупатели транспорта. При покупке нового транспортного средства определенная доля должна выделяться на инфраструктуру дорог.

Китай – одна из тех стран, экономика которой в большой степени зависит от дорог. В стране насчитывается 3 730 200 километров дорог. В конце 2008 года в Китае насчитывалось более 60 300 км автострад. Дороги соединяют 594 600 мостов. Из десяти самых длинных мостов мира восемь находятся в Китае. Самый длинный мост в мире (552 м) – это Цзюцзянский мост в Цзянси. Второй самый длинный (550 м) в мире – мост Лупу в Шанхае.

Из десяти самых длинных вантовых (т.е. подвесных на тросах) мостов восемь построены в Китае. Самый длинный (1088 м) вантовый мост – мост Сутонг; на втором месте – Stonecutters (1018 м), на третьем – Эдонг через Янцзы (926 м), все эти мосты в Китае. Четвертый по длине такой мост находится в Японии (890 м), пятый – во Франции (856 м), все остальные в Китае. Самый длинный в мире мост на цельном трюсе (длина цельного троса 1991 м) находится в Японии, второй такой мост (длина цельного троса 1650 м) – в Китае.

Логистика – хребет современной экономики

Стэнли Лим, финансовый управляющий,
член президиума Международной
ассоциации экспедиторов (FIATA)

Передвижению грузов чаще всего сильно мешает таможня. Поэтому мы внедряем электронное декларирование. Необходимо создать единую систему декларирования и базы данных, где за 15 минут можно было бы все проверить и получить необходимые документы. В этой области мы накопили достаточный опыт и хотим поделиться им с другими странами. Для нас очень важно прогнозируемое время транзита. Если время удлинится, клиент будет платить дороже за тот же товар. На фоне участившихся случаев терроризма и пиратства не менее важна и безопасность транзита. Страны должны договориться и внедрить общую Евроазиатскую систему безопасности транзита, которая гарантирует безопасное передвижение грузов. Это – задача логистики. Мы, логисты, служим мостом между производителями, продавцами и клиентами. Мы не увеличиваем цену товаров. Мы только создаем им добавленную стоимость.

Вольфганг Тифензее,
министр транспорта Германии

Транспорт и логистика являются хребтом современной экономики. В будущем транспорт и логистика будут неделимым целым.

Определяющим успех фактором является развитие транспорта, особенно морского транспорта. Это должно обеспечить более действенную доставку товаров. Эти процессы должны происходить с учетом требований экологии и процессов изменения климата.

Германия инициировала проект «Ворота в Европу». Его меры ставят перед собой цель достичь экономической действенности, добиться экологических целей и социальной ответственности.

Любомир Важны,
министр транспорта Словакии

Цель Словакии – стать воротами в Европейский союз и Азию при помощи оси Восток-Запад. Словакия предлагает мощности своих железнодорожных рельсов. Словакия с Россией, Украиной и Австрией подписала меморандум о продлении железнодорожных путей с широкой колеей до Вены. Таким образом произойдет соединение с Транссибирской магистралью. Странам важно договориться о либерализации железнодорожных тарифов.

Геун-Хиэонг Им,
посол Южной Кореи в Литве

Перед развитием Евроазиатской транспортной системы стоит много вызовов. Один из них – железнодорожная система, которая должна связать Азию и Европу. Корея за последние шесть лет значительно увеличила объемы торговли с Европой. Ежегодно он вырастает почти на десять процентов. Большая часть торговли ведется морским транспортом, а сухопутный транспорт не загружен. Надо больше пользоваться Транссибирской, Транскитайской железными дорогами. Это улучшит транспортировку грузов в Евразии.

Страны Европы и Азии обладают различными правовыми и прочими системами, которые становятся определенными препятствиями для транспорта. Страны ASEM обязаны стремиться к уничтожению существующих барьеров. Следует создать общую базу данных логистической информации. Страны ASEM должны прилагать больше усилий для создания общего Евроазиатского транспортного и логистического пространства. Корея готова участвовать в проекте по соединению железных дорог между странами ASEM в Евроазиатском регионе.

Албаб Алмагир Khan,
министр транспорта Пакистана

От имени правительства Пакистана выражают огромную благодарность за возможность укреплять региональное сотрудничество для достижения прочного развития. Подобные встречи помогают формировать позицию по важным вопросам Евроазиатского региона. Их решение во многом зависит от успешного сотрудничества и интеграции международной политики. Пакистан предлагает организовать



конференцию на высшем уровне по вопросу Евроазиатских межконтинентальных сухопутных путей.

Правительство Пакистана готово развивать экономику знаний. У нас имеется развитая инфраструктура, и мы ее постоянно совершенствуем. Экономические реформы в Пакистане поощряют идеи либерализма и приватизации.

Я с оптимизмом смотрю на сотрудничество между Востоком и Западом. В Азии имеется крупнейший людской потенциал, который может привести к высокому уровню развития.

Бизнес посыпает сигнал

Патрик Влаичич, министр транспорта Словении

Морские грузоперевозки остались одним из важнейших видов транспорта. Для этих перевозок надо обеспечить надлежащие портовые услуги.

Кризис заставляет думать более экономически. Полагаю, что логисты проанализируют маршруты перевозок грузов из Азии в Европу и откроют возможности Средиземного моря. А это значит, найдут и возможности охраны окружающей среды.

Лауридс Микалсен, посол Дании в Литве

Данию очень волнуют проблемы изменения климата. В декабре с.г. в столице Дании Копенгагене состоится конференция Организации

Объединенных Наций по вопросам изменения климата. Дания добивается, чтобы в транспортном секторе были установлены меньшие количества выбросов выхлопных газов. Мы понимаем желание Кореи обеспечить соединение континентов, однако должны понимать и то, что 90% грузов между Азией и Европой будет перевозиться по морю.

Хви Хуа Лим, министр транспорта Сингапура

IMO устанавливает стандарты для всех судов. Мы призываем правительства активнее работать с IMO. Морские государства обязаны обеспечить безопасное судоходство на всех морских путях. Сингапур вместе с Индонезией и другими государствами активно работает над подготовкой условий для обеспечения безопасности на море до 2027 года. Мы также подготовили правила, как справляться с угрозой пиратства.

Элигиюс Масюлис, министр сообщений Литовской Республики

Бизнес посыпает очень ясный сигнал, как надо поступать в ближайший период, когда мы выйдем из спада экономического кризиса. Нет сомнений, что транспорт остается важным показателем экономики, а когда экономика вернется к процессу стабильного роста, его значение еще возрастет.

Встреча министров транспорта и ASEM Евроазиатских лидеров бизнеса является началом нового пути, ведущего к более тесному сотрудничеству между двумя континентами.

«Rail Baltica» – часть трансъевропейской транспортной сети

Железнодорожная линия «Rail Baltica» Варшава – Каунас – Рига – Таллин – Хельсинки является неотъемлемой частью будущей трансъевропейской транспортной сети TEN-T, которая поможет в создании конкурентоспособной Европейской сети железных дорог. Такая установка утверждена в объединенной декларации, которую на конференции министров по развитию «Rail Baltica» подписали министры транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии.

Цель проекта «Rail Baltica» – создать для всех участвующих в нем стран доступную и сообща ими управляемую транспортную инфраструктуру, которая обеспечит железнодорожное соединение Балтийских стран через Польшу с другими странами ЕС.

Подтверждая стремление сообща осуществить этот проект, министры транспорта договорились искать новые технические решения и способы финансирования, чтобы до 2013 года на всей железнодорожной линии была гарантирована удовлетворяющая стороны скорость 120 км/час.

Учитывая планы Европейской комиссии пересмотреть транспортную политику будущего TEN-T и список приоритетных проектов, участвующие в проекте «Rail Baltica» страны высказываются за включение этого проекта в вехи дальнейшей политики TEN-T.

По решению Европейского Парламента и Совета в 2004 г. проект «Rail Baltica» был признан одним из 30 приоритетных проектов трансъевропейской транспортной сети TEN-T.

Литва и Польша: о сотрудничестве в авиационной и морской поисково- спасательной области

Министр сообщений Литвы Элигиюс Масюлис и министр инфраструктуры Польши Цезарь Грабарчик подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в авиационной и морской поисково-спасательной области.

Стороны обязуются сотрудничать в проведении поисково-спасательных операций в воздушном пространстве, внутренних водах, территориальном море и воздушном пространстве над территориальным морем.

Помощь будет оказываться любому лицу, которому угрожает опасность или которому может угрожать такая опасность, невзирая на его гражданство, статус или обстоятельства, при которых находят это лицо.



Литовским железным дорогам – приз лучшей практики интермодального транспорта Европы

В Вильнюсе в дни Евроазиатского форума развития транспорта и первой встречи министров транспорта Азии и Европы (ASEM) состоялось чествование и награждение победителей лучшей практики интермодального транспорта.

Победителями 9-х ежегодных награждений лучшей практики интермодального транспорта Европы объявлены «Летувос гяляжинкялай» и «Procter & Gamble».

Церемония вручения призов состоялась во время торжественного ужина Евроазиатского форума развития транспорта и первой встречи министров транспорта Азии и Европы (ASEM) 19 октября в Вильнюсе.

Поезд смешанных перевозок Литовских железных дорог «Викинг», действующий в сотрудничестве с белорусскими и украинскими железнодорожниками, является первым успешным долгосрочным проектом, осуществленным на

железнодорожном рынке перевозок, соединяющем страны Евросоюза и СНГ от Балтийского до Черного моря. Контейнеры на этом поезде расстояние в 1700 км преодолевают всего за 52 часа.

«Викинг», оцененный как лучший пример практики TRACECA, Критского и Восточно-Западного транспортных коридоров, был отмечен и за быстрые таможенные процедуры при пересечении границ.

Награждения, инициированные Европейской ассоциацией интермодального транспорта и организуемые ежегодно, вручаются для поощрения конкретных и новаторских решений интермодального транспорта, чтобы обратить внимание на примеры лучшей практики в сфере интермодального транспорта и логистики. При выборе победителей жюри учитывало такие критерии, как новаторство, интермодальность и ориентация на рынок.

Вильнюсская декларация

Во время Евроазиатской встречи министров ASEM было подписано несколько важных документов, гарантирующих более тесное сотрудничество стран.

Основным заключительным акцентом встречи министров является Вильнюсская декларация, в которой закреплено общее стремление создавать новые пути товаров из Азии в ЕС, улучшать условия для торговых связей Азии и Европы, формируя долговременную, эффективную и безопасную транспортную систему, открытую для грузов более быстрый, дешевый и безопасный наземный путь в Европу.

Министры подчеркнули необходимость укреплять сотрудничество Азии и Европы, развивая необходимую для сухопутных соединений континентов транспортную инфраструктуру и принимая совместные меры транспортной политики, основанные на принципах прозрачности, взаимодоверия и недискриминации.

Отмечая экономическое значение транспортного коридора Восток-Запад, министры подтвердили свое стремление создавать доступную всем связанным странам транспортную систему, соединяющую Азию и Европу. В этом транспортном коридоре будут стремиться создать конкурентоспособную цепочку транспорта и логистики.

Министры договорились добиваться более тесного сотрудничества с сектором транспортного и логистического бизнеса, который является основой торговых и транспортных связей Европы и Азии.

Министры транспорта ASEM договорились создать экспертную группу, которая до следующей встречи министров подготовит план осуществления конкретных мер Вильнюсской декларации.

Министр транспорта Китая Ли Шенлинь отметил, что Китай готов активно решать возникающие транспортные проблемы, так как заинтересован в как можно более свободном и быстром передвижении грузов между Китаем и Европейским союзом – крупнейшим торговым партнером.

Страны ASEM будут побуждать международные финансовые организации присоединяться к финансированию проектов транспортной инфраструктуры между Азией и Европой, уделяя важное внимание железнодорожным и интермодальным связям сухопутного транспорта.

Также страны ASEM намереваются обратиться к расположенным между ними государствам СНГ, призывая их сообща решать проблемы, связанные с развитием Евроазиатских транспортных коридоров.

Декларация подготовлена с учетом выводов Евроазиатского форума развития транспорта и предложений представителей бизнеса по вопросам развития системы сообщения обоих континентов.

Участники первой встречи министров транспорта ASEM договорились, что отныне такие встречи станут постоянными и будут проводиться раз в два года поочередно в Европе и Азии.

В Вильнюсе было решено, что следующая встреча министров в 2011 году состоится в Китае. ■



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*
- *автоперевозки*
- *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



Through Crisis to Renovation and Development

**From the address to the Nation
by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev**

In the beginning of each year the President of the Republic of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev addresses the nation inviting to concentrate for the solution of facing problems, and to focus the forces for the implementation of important tasks. In the address the President indicates priority developments and activities of the year. The glance of Nazarbayev was directed towards capable young people who are induced to study in the best Universities of the world, towards mothers bringing up children, towards socially sensitive people and many other tasks that are being successfully implemented and are amazing the world with their scale. In the nearest future the people of Kazakhstan will hear the new address of the President.

We propose for the readers of the Magazine to turn to the last year sagacity of Nazarbayev about the global economic crisis and its consequences.

The crisis will change the global system

The development strategy adopted by Kazakhstan for the next few decades, and the experience of translating it into this nation's real achievements has given us confidence in our own strength and the feeling of certainty that we have chosen the right path.

It is for this reason that, from the outset of the crisis that hit the global financial markets more than two years ago, we developed and have been consistently implementing a comprehensive set of anti-crisis measures. We have closely watched domestic and external developments, and have taken prompt and decisive measures. This is why the global crisis has not become a national disaster for us.

However, the current crisis has already affected the entire global economy and is still testing our strength.

This crisis came to us from without. Its origins are not in this country – they are rooted in the imbalances of the global economy.

The crisis could not have been avoided, nor could have everything been foreseen. The leading economies of the world have already spent more than 10 trillion US dollars, or almost 15 percent of the world's GDP, to overcome it. But there has been no change for the better so far.

The crisis has successively engulfed the American continent, Europe, and Asia.

I am convinced that this global crisis will change the international financial system and, maybe, the political ways in which the states are run. There are many of those who feel that the economy needs to be controlled "in the manual mode", and regulation becomes key to finding a way out of the crisis.

This is why the radical measures that I proposed are going to be discussed by the global community and will help to find the next safe zigzag ways of the global economics.

Operative reaction to the turbulence of global economics

But the current reality is that the contracting business activity worldwide has brought down the demand for oil and metals, Kazakhstan's principal exports.

Within a year, the price of oil and metals dropped by almost 4 times and 2 times, respectively.

Our main trading partners and closest neighbours, Russia and Ukraine, devalued their currencies by 40-45%. We, too, had to let the Tenge depreciate in the interests of our producers. Otherwise Kazakhstan production would lose its competitiveness.

Establishing the National Fund was part of our purposeful policy to accumulate savings.

We did the right thing by establishing the fund in the good times. This is what should be done by states that care about tomorrow.

Thereby, we created a margin of safety, enabling our economy to withstand any potential shocks like this.

In order to create a viable and resilient economy, we consistently implemented difficult structural reforms, built up our export potential and began to diversify.

Kazakhstan was one of the first nations in the world to promptly respond to the increasing turbulence in the global economy and start implementing proactive measures.

To maintain the stability of the financial system, we provided banks with additional liquidity. That was done to support the economic activities of small, medium, and large enterprises.

To maintain business activity in the country, we provided unprecedented financial support to small and medium enterprises in the amount of 275 billion Tenges. A new tax code providing for significantly lower rates of the main taxes was enacted.

The corporate income tax has already been reduced to 20% this year, or by one third compared to last year, and the rate will be 15% in 2011. The VAT rate was lowered to 12%. The regressive scale of the social tax rates was replaced with a flat rate of 11%. Tax benefits are available to enterprises that are making investments.

Resolve and quickly

We are acting with resolve and quickly because we know what needs to be done - and when it needs to be done - to reduce the impact of the global crisis on our economy and society.

The government must guarantee that all of its commitments to increase social benefits and wages of the public sector workers are honoured in full.

In line with the earlier plans, the wages of those employed in the public sector and stipends will be increased by 25% in 2010, and by a further 30% in 2011.

The average amount of pensions will be increased by 25% and by 30% in 2010 and 2011, respectively. Also, by 2011, the base part of the pension will be raised to 50% of the subsistence level.

The government provided support for college students who were left without the means to pay for tuition. All in all, the government will additionally provide 11 thousand grants and 40 thousand loans for the students.

It was during the most difficult years that we began and completed the construction of a new national capital – Astana, at a time when nobody believed that we would be able to do that. Let us emulate that positive experience.



Necessary look towards the future

Also, despite the global crisis and the difficulties we are going through during this period, we cannot afford to focus solely on dealing with these difficulties. Our future depends on further modernisation of the economy and development of the basic infrastructure.

We will continue financing and implementing promising investment projects that are already underway.

This primarily refers to modernisation of oil refineries.

We have three oil refineries but we continue to buy lubes and are not self-sufficient in terms of jet fuel. This needs to be addressed now. We should gradually move to full self-sufficiency for these oil products.

We will continue building a petrochemical facility in Atyrau. We will complete the construction of the Moynak hydroelectric power plant this year, and will continue expanding and upgrading the GRES-1 power plant in Ekipastuz. Only four of the eight units are operational there. This electric power is readily available and cost-effective. We will continue working on the GRES-2 power plant in Ekipastuz to build a third generating unit and the construction of the Balkhash cogeneration plant will begin this year.

We plan to build the Beyneu-Bozoi-Akbulak main gas pipeline and to modernise the Western Europe – Western China motor transit corridor. Preparatory work will begin this year. There will be 5 thousand people working there, and there will be up to 50 thousand workers in 2010-2012.

This is going to be an artery that will turn Kazakhstan into a transit corridor between Europe and Asia.

Strategic course up to 2030

Today, we are being forced to regroup our forces and resources, and we are doing this under the pressure of the external circumstances. However, that does not mean that we have changed our course. This course is charted in the National Development Strategy until 2030. Life has introduced adjustments. But I emphasise that we stay the course.

Prosperity, security and better well-being for all Kazakhstan remains the triune priority for our state.

We have an anti-crisis plan, and sufficient resources have been made available from the official reserves. I am convinced that we will rise to the challenge. We need the cohesion of our nation to achieve the objectives set.

I am confident that we will overcome all the difficulties and will make our Kazakhstan a strong and prosperous state enjoying the world's respect! ■

Через кризис к обновлению и развитию

Из Послания президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева к народу

Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев в начале каждого года обращается к своему народу, призывая сосредоточиться на решении возникших проблем, сплотить силы для осуществления важных задач. В своем обращении президент указывает приоритетные направления деятельности в наступившем году. Взгляд Н.Назарбаева был устремлен на способную казахстанскую молодежь, которая призывалась получать образование в лучших университетах мира, на матерей, воспитывающих детей, на социально ранимых людей и на многие другие задачи, которые успешно осуществлены и поражают весь мир своим размахом.

Скоро жители Казахстана услышат новое обращение президента. Предлагаем читателям журнала оглянуться на высказанные в прошлом году суждения Н.Назарбаева о глобальном экономическом кризисе и его последствиях.

Кризис изменит мировую систему

Стратегия развития Казахстана, которая принята на десятилетия вперед, опыт ее воплощения в реальные успехи страны дали нам уверенность в собственных силах, мы убедились в правильности выбранного нами пути.

Именно поэтому с самого начала кризиса на мировых финансовых рынках, разразившегося более двух лет тому назад, мы разработали и последовательно реализуем комплексную систему антикризисных мер.

Мы внимательно отслеживаем внутреннюю и внешнюю конъюнктуру и без промедления предпринимаем решительные меры. Именно поэтому глобальный продовольственный кризис не стал для нас национальным бедствием.

Но и сегодня экономический кризис, поразивший уже всю мировую экономику, продолжает испытывать нас на прочность.

Кризис пришел к нам извне. Его истоки не

внутри страны, а скрыты в дисбалансах мировой экономики.

Кризиса нельзя было избежать и все предусмотреть.

На его преодоление ведущие экономики мира уже затратили более 10 триллионов долларов США, то есть практически 15 процентов всего мирового ВВП. Но ситуация к лучшему пока не меняется.

Кризис последовательно вовлек в свою орбиту Американский континент, Европу и Азию.

Я убежден, что после этого глобального кризиса изменится мировая финансовая система, а может быть, и политическое управление государствами. Многие приходят к необходимости «ручного управления» экономикой, и регулирование становится важнейшим делом выхода из этого кризиса.

Поэтому глубокий и радикальный подход поможет мировому сообществу найти те пути, которые обезопасят нас в следующих зигзагах мировой рыночной экономики.

Оперативно реагировали на турбулентность мировой экономики

Сжатие деловой активности в мире привело к снижению спроса на нефть и металлы. А это – основа экспорта Казахстана. За год цена на нефть упала почти в 4 раза, на металлы – почти в 2 раза.

Наши основные торговые партнеры и ближайшие соседи – Россия и Украина – девальвировали свои национальные валюты на 40-45 процентов. И мы вынуждены были пойти на девальвацию тенге в интересах наших товаропроизводителей. Иначе казахстанская продукция потеряла бы свою конкурентоспособность.

Создав Национальный фонд, мы проводили целенаправленную политику сбережений. Создав этот фонд в хорошие времена, мы поступили правильно. Так должны поступать государства, которые думают о своем завтрашнем дне.

Тем самым мы обеспечили запас прочности нашей экономики перед возможностями повторяющихся подобного рода.

Для создания жизнеспособной и гибкой экономики мы последовательно проводили не простые структурные реформы, наращивали экспортный потенциал и дали старт диверсификации.

Казахстан стал одним из первых государств в мире, оперативно отреагировавших на нарастающую турбулентность мировой экономики и приступивших к реализации опережающих мер.



Чтобы сохранить стабильность финансовой системы, мы предоставили банкам дополнительную ликвидность. Это было сделано для обеспечения экономической активности малого и среднего бизнеса, крупных предприятий.

Для сохранения деловой активности в стране мы оказали беспрецедентную финансовую поддержку субъектам малого и среднего бизнеса в объеме 275 миллиардов тенге. Введен в действие новый Налоговый кодекс, значительно снизвший ставки по основным налогам.

По сравнению с прошлым годом корпоративный подоходный налог в этом году уже снижен на треть и составляет 20 процентов, а в 2011 году составит 15 процентов. Ставка НДС снижена до 12 процентов. Вместо регрессивной шкалы ставок социального налога введена единая ставка в размере 11 процентов. А для предприятий, осуществляющих инвестиции, предусмотрены налоговые преференции.

Решительно и быстро

Мы действуем решительно и быстро, потому что знаем, когда и что надо делать, чтобы уменьшить силу удара мирового кризиса на нашу экономику и общество.

Правительство обязано гарантировать, что все обязательства государства по увеличению социальных выплат и заработной платы бюджетникам будут сохранены в полном объеме.

Как и было запланировано, в 2010 году зарплата бюджетников и стипендии будут увеличены на 25 процентов, а в 2011 году - еще на 30 процентов. Средний размер пенсий будет увеличен в 2010 году на 25 процентов и на 30

процентов в 2011 году. При этом к 2011 году размер базовых пенсионных выплат возрастет до 50 процентов от размера прожиточного минимума.

Государство поддержало студентов, оставшихся без средств, чтобы оплатить учебу. Всего государство дополнительно выделяет 11 тысяч грантов и 40 тысяч кредитов для студентов.

В самые трудные годы мы начали строить и создали новую столицу страны – Астану, когда никто не верил, что мы сможем это осуществить. Мы это сделали, это видят весь мир.

Надо смотреть в будущее

Кроме того, несмотря на мировой кризис, трудности переживаемого нами периода, мы не можем себе позволить сосредоточиться только на их решении. Наше будущее зависит от дальнейшей модернизации экономики и развития базовой инфраструктуры.

Мы продолжим финансирование и реализацию действующих перспективных инвестиционных проектов.

Прежде всего, это модернизация нефтеперерабатывающих заводов. Мы имеем три нефтеперерабатывающих завода и до сих пор покупаем масла и не обеспечены авиационным керосином. Надо этим сейчас заняться. Мы должны постепенно полностью обеспечить внутренние потребности в этих нефтепродуктах.

Продолжим строительство нефтехимического комплекса в Атырау. Закончим строительство Мойнакской ГЭС в этом году, продолжим работы по расширению и реконструкции Эки-

бастузской ГРЭС-1. Там вместо восьми работают четыре блока. Это готовая, не затратная электроэнергия. Мы продолжим работу на Экибастузской ГРЭС-2 по строительству третьего энергоблока, в этом году начнем строительство Балхашской ТЭС.

В наших планах - строительство магистрального газопровода «Бейнеу-Бозой-Акбулак», реконструкция автодорожного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай». В этом году мы начинаем подготовительную работу. Там будут работать 5 тысяч человек, а в 2010-2012 годах - до 50 тысяч человек.

Это будет артерия, которая сделает Казахстан транзитным коридором из Европы в Азию.

Стратегический курс до 2030 года

Сегодня мы вынуждены перегруппировать свои силы и ресурсы, и мы это делаем под влиянием внешних обстоятельств. Но это вовсе не означает, что мы изменили свой курс. Этот курс определен Стратегией развития страны до 2030 года. Жизнь вносит корректизы. Но, подчеркиваю, он прежний.

Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев остаются важнейшей единой задачей для нашего государства.

У нас есть необходимые ресурсы, опыт для того, чтобы выдержать натиск мирового кризиса. Мы имеем четкую антикризисную программу. Все поставленные цели – достижимы!

Уверен, мы преодолеем все трудности и сделаем наш Казахстан сильным, процветающим и уважаемым в мире государством! ■

2CM
interjero studija

**Проектирование частных жилых
и общественных интерьеров**

Дизайн - студия 2CM
 + 370 615 31379,
 2cmstudija@gmail.com,
 www.2cm.lt

ДЛЯ ЧЕГО ВАМ НУЖНА РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

Property.kz

www.propertykz.com

ЖУРНАЛ О СОБСТВЕННОСТИ ДЛЯ СОБСТВЕННИКОВ

Найти Особо Важного Заказчика
Ваших услуг или товара!
Создать Историю!
Добиться Доверия и Узнаваемости!
Закрепить Успех!
Стабильно Развиваться!

TO FIND A VIP CLIENT
FOR YOUR SERVICES OR GOODS!
TO MAKE HISTORY!
TO GAIN TRUST AND WIN FAME!
TO CONSOLIDATE THE SUCCESS!
TO DEVELOP STEADILY!

МЫ ЗНАЕМ КАК!
WE KNOW HOW TO ACHIEVE IT!

Вы заинтересованы в увеличении продаж
и эффективности Вашей компании?

Are you interested in sales increase and
your company effective performance?

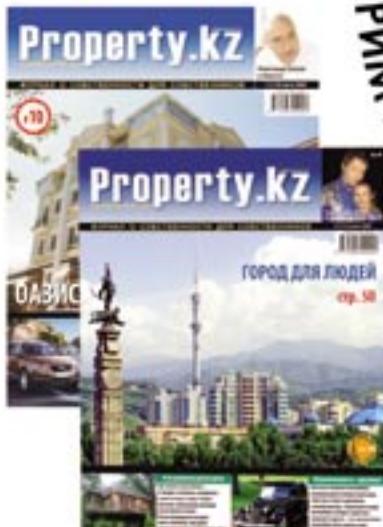
В популяризации товаров и услуг Вашего
бизнеса у платежеспособных клиентов?

Are you interested in promotion of company's
services and goods with responsible client?

В предложении Ваших товаров и услуг
зарубежным клиентам и партнерам?

Are you interested in offering services
and goods to foreign clients and partners?

KAZAKHSTAN
RUSSIA
CHINA
UAE
BULGARIA



+7 (727) 291 48 99 +7 (727) 291 49 99
+7 701 249 7711

www.propertykz.com
Info@propertykz.com

CZECH REPUBLIC
ENGLAND
GERMANY
FRANCE
SPAIN





Optimisation of Logistics and Business

*Vytautas Varasimavicius,
Head of a Group of Companies of Lithuania and
Kazakhstan TL NIKA Group*



The economic stability of the organisation, its survival and efficiency of activities in market relationship is continuously connected with its permanent improvement and development. Besides, the improvement of the organisation is to take place following the principle of its adaptation to the external environment.

Comprehension of logistics reaches the times of Archimedes

Therefore, the success of the company or organisation and its possibility to survive depend on the ability to quickly adapt to external changes. Permanent seeking to maintain the correspondence of the organisation to the external environment conditions is the principle of adaptive management. It can be seen in dynamic assimilation of new production, modern techniques and technologies; in the use of progressive forms of labour organisation, production and management and permanent improvement of human resources potential.

Material-technical supply, organisation of supplies and services, creation of labour places – this is the definition of logistics in dictionaries.

Really, the development of logistics was executed in two directions.

The first is the multi-planned direction. The second direction is connected with military logistics.

Old Greeks understood logistics as the art of settling accounts. (Greek word 'logistic' means art to count, considerate). According to Archimedes there were 20 logistic specialists in Old Greece. In Old Rome they understood logistics as the distribution of products.

German philosophers of XVII-XVIII centuries called logistics as the mathematical logics (representative, Leibniz).

Logistics term was officially approved in Geneva conference.

Logistics business is to maintain the armed forces, arm it and organise, supply it with military means, satisfy the demands on time and prepare each trip. It means to calculate time and

space as well as to evaluate the forces of the enemy", - This is what they said about logistics in Byzantium Empire times.

Definition of logistics as a science of planning, management and control of the movement of material, information and financial resources in different systems, first of all was formulated and defined in March 1974 in Berlin during the European Logistics Congress.

50% of logistics costs – transport costs

Presently there are many types of logistics: cargo transportation logistics, warehousing logistics, and information logistics.

The majority of them intersect. It becomes clear, for example, from transport logistics tasks. The main goal of it is the provision of goods for transportation, provision of optimal scheme of goods delivery and coordination of similar matters. The urgency of transport problems can be confirmed by the fact that 50% of all logistics costs are connected with transport costs. Besides, transport logistics is one of the ways of increasing its competitiveness. For a company or concern it is important to solve a complex of matters when searching for the ways of realisation of production with least costs. And these are the main tasks of cargo transportation, warehousing and information logistics. High-quality and efficient satisfaction of transportation demands, including the delivery 'just-in-time', is of high priority.

Concept 'just-in-time'

One of the most famous transport logistics concepts is the concept 'just-in-time'. This concept appeared in the end of 1950. It is based on a rather simple binary logic of the management of stores, where the flows of material resources are carefully synchronised with the demand given by the productive schedule of new products. Material flow, moving from the initial source of raw materials via the production, transportation and agent chains, to the final consumer, permanently increases its value. The investigations made in Great Britain showed that more than 70% make the expenses connected with storage, transportation, packing and other operations that give the increase in price until the product reaches the final consumer. The great share of logistics costs that is reflected in the final price of goods show what reserves are left for the improvement of economic indices and for the optimisation of logistics management of cargo flows.

TL NIKA Group suggests the efficient way – outsourcing

TL NIKA Group working in Lithuania and Kazakhstan renders services for the execution of research and consulting projects in the field of logistics:

- Analysis of the present situation and determination of optimisation directions;
- Preparation of recommendations and measures in decreasing costs and optimisation of work of logistics flows;



- Implementation of the given recommendations.

The main goal of the projects is the decrease in logistics costs and optimisation of material flows as well as improvement of transparent work of logistics system in the client's company.

During the implementation of projects, the most efficient and modern tools are used, including the method of simulation modelling, description of business processes, work and analysis of statistical data etc.

We suggest a more efficient way to the operational advantages of the client's company – the transfer of management of logistics system to outsourcing.

Outsourcing (external source) – is the transfer of some business-processes or production functions. It is a process of the use of external resources for own tasks.

Comparing it with the traditional attitude, outsourcing allows solving tasks in a more professional way, with less risk and better saving. During the project our consultants will be involved into the operational business of the client, initial data about the requirements for the necessary logistics system, the system will be scanned permanently, ways of increasing efficiency will be prepared and the implementation of our recommendations will be executed under our control.

The advantages of the transfer of non-profile assets to outsourcing

When those functions are transferred to the external client, the operational costs decrease, and the management is not disturbed by non-profile activities.

The necessary compound part of any company – is the expenditures not only on the main business, but also on the management of non-profile assets that make no profit, but they are inevitable for the normal functioning of any company.

Introducing of outsourcing is an important factor in the development of relationships with foreign investors, as it increases the attractiveness of the company for investors. Outsourcing allows the companies to use the advanced global knowledge and to optimise the costs.

According to the volume of production growth, sales and enlarging of business-units, the management is to concentrate on those tasks that help the company to reach the higher level of competitiveness. The other directions of work, that are not so important, are controlled via the budget articles for implementation of them.

Logistics has got a rather complicated system of accounting and the cost control, and for the creation of it time and finances are necessary.

The great part of economic efficiency can

be reached by reducing stores along the whole movement of material flow and it helps to increase capital turnover. According to the data of Industrial Association of Europe, permanent monitoring of material flows allows to decrease material stores by 30-70% (according to the data of the Industrial Association of the USA the decrease of stores is within the limits of 30 - 50%).

Company *TL NIKA Group* is working in Kazakhstan for ten years and we believe that a strict business-logics is needed to maintain the competitiveness. Its aim is to help the companies to determine strategic matters in order to keep competitiveness.

Logistics companies are oriented towards rendering services according to logistics outsourcing. The main difference of logistics outsourcing is in its complexity, complicated realisation of services, regular rendering of them, and making long-term contracts.

The majority of companies working in Kazakhstan and Russian transport forwarding markets are actively seeking to develop their competence necessary for rendering of logistics outsourcing services and it first of all is expressed in the buying of investment assets. Analysis of the tendencies of logistics market show that traditional transport-forwarding companies market is great; it dynamically grows and creates lots of possibilities. Competition becomes fierce and, in order to keep in this segment, Kazakhstan operators need serious concentration of resources. Logistics outsourcing is in initial stage. Later on it will grow much faster.

For example, according to the assessment of experts, in 2009, American companies transferred to outsourcing about 51% of logistics costs, and West European companies – 79%.

Taking into consideration the annual growth rates of production and also taking into consideration the buying capacity of the population, it is possible to think, that in the coming years the growth rate of logistics market will not decrease.

Not to miss the time of market growth

Logistics sector in Kazakhstan differs in its non-consolidation. It is the business of a number of quite small companies with rather limited resources.

For example, the turnover of the biggest European logistics companies is about 1 billion euros.

In spite of this, the biggest world logistics providers have got their representative offices in Kazakhstan, but they were not active up till now. Mainly they serve the clients from the West as they came to the market together with them. About 90-95% of companies – are local play-

ers. As the strategy of Western competitors is not too aggressive, it gives chances for the local companies to develop.

It is possible to note that the operators are working in the increasing transport-forwarding services market, but there is no logistics outsourcing. Nevertheless there is the background to think that in the nearest future this market will develop. The question is when the significant growth starts.

In order to enter logistics outsourcing market the first, it is important not to miss the time!

In Kazakhstan there was no precise business-model of logistics operators up till now. Low market entering barriers allow the local firms to get involved into all types of logistics activities. As there are no strict strategic priorities and having in mind that the company intends and can be developed, multi-directions projects of development are implemented as well as financial and management resources are wasted. Active development of warehousing direction is necessary for the fact that in the future to create a serious competition for the companies, involved in logistics outsourcing, means for transport forwarder the diversion of finances.

To our mind, there is a lack of operators in Kazakhstan that are able to provide complex and qualitative services.

As the development of logistics outsourcing market impedes; on the one hand transport-forwarding companies are not strong enough, and on the other hand, the clients that need logistics outsourcing are afraid of getting non-qualitative services. The peculiarity of logistics market is in the lack of warehousing premises.

Logistics outsourcing market is only in the initial stage and one may have a great success, but there remains risk of financial stability.

The main competences of transport-forwarding companies – is the selling of simple services and the search of the cheapest goods.

The firm which is working with logistics outsourcing, the knowledge of implementation of complicated projects is necessary. For the operator, provider of outsourcing services it is important to have the whole net of reliable partners.

The chances to become a valuable logistics outsourcer are first of all for Warehousing operators who even now own a network of warehouses. Logistics outsourcing market – is an attractive present possibility for a lot of people. But a number of players are not able to implement it. Development in the framework of market is of immense possibility for growth.

Presently wins the one who quicker than others will make a precise, non-controversial, harmonious model of his business, where the logically created services, the clients, geographical markets and investments are.



Оптимизация логистики и бизнес

Экономическая стабильность организации, ее выживаемость и эффективность деятельности в условиях рыночных отношений неразрывно связаны с непрерывным совершенствованием и развитием. При этом совершенствование организации должно осуществляться по принципу адаптации к внешней среде.

Витаутас Варасимовичюс,
руководитель группы компаний Литвы и
Казахстана «TL NIKA Group»

Понятие логистики со времен Архимеда

Успех любого предприятия или организации и возможность их выживания зависят от способности быстро адаптироваться к внешним изменениям. В постоянном стремлении поддерживать соответствие организации условиям внешней среды заключается принцип адаптивного управления. Он проявляется в динамичном освоении новой продукции, современной техники и технологии; применении прогрессивных форм организации труда, производства и управления, непрерывном совершенствовании кадрового потенциала.

Материально-техническое обеспечение, организация, осуществление и снабжение работы тыла – такую формулировку логистики дают славари.

Действительно, развитие логистики происходило в двух направлениях.

Первое направление само по себе разноплановое. Второе направление связано с военной логистикой.

Древние греки под логистикой понимали искусство выполнения расчетов (греческое "logistic" – искусство вычислять, рассуждать). По свидетельству Архимеда, в Древней Греции было 10 логистов. В Древнем Риме под логистикой понимали распределение продуктов.

Немецкие философы XVII–XVIII веков логистикой называли математическую логику (представитель Лейбница).

Термин логистики официально закреплен на конференции в Женеве.

«Делом логистики является удерживать армию, надлежащим образом вооружать и организовывать, снабжать воинскими средствами, своевременно и полно удовлетворять потребности, готовить каждый поход. Это значит рассчитывать время и пространство так, как и оценивать силы противника», – так о логистике писали в Византийской империи.

Определение логистики как науки о планировании, управлении и контроле за движением материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах впервые было сформулировано и определено в марте 1974 года в Берлине на проходившем первом Европейском конгрессе по логистике.

50 % затрат на логистику – транспортные издержки

В настоящее время насчитывается множество видов логистики: логистика грузовых перевозок, складская логистика (логистика складирования), информационная логистика.

Большинство из них взаимно пересекаются. Это становится ясно, например, из определения задач транспортной логистики, основными задачами которой является обеспечение перевозчиков, обеспечение оптимальной схемы доставки грузов, согласование прочих вопросов.

Актуальность транспортных проблем подтверждается тем, что до 50 % всех затрат на логистику связано с транспортными издержками. Кроме того, транспортная логистика является одним из способов повышения конкурентоспособности.

Предприятию, фирме, концерну при реализации каналов распределения готовой продукции приходится решать комплекс вопросов для снижения затрат. Этим определяются основные задачи логистики грузовых перевозок, складской логистики и информационной логистики. Высококачественное и эффективное удовлетворение потребностей в перевозках, в частности, доставка «точно в срок», выступает на первый план.

Концепция «точно в срок»

Одной из самых известных концепций транспортной логистики является концепция «точно в срок» (*just-in-time*). Эта концепция появилась в конце 50-х годов прошлого века. Она основана на довольно простой бинарной логике управления запасами, в которой потоки материальных ресурсов тщательно синхронизированы с потребностью в них, задаваемой производственным расписанием выпуска готовой продукции. Материальный поток, двигаясь от первичного источника сырья через цепь производственных, транспортных и посреднических звеньев к конечному потребителю, постоянно увеличивается в стоимости. Проведенные в Великобритании исследования показали, что в стоимости продукта, попавшего к конечному потребителю, более 70% составляют расходы, связанные с хранением, транспортировкой, упаковкой и другими операциями, обеспечивающими продвижение материального потока. Высокая доля расходов на логистику в конечной цене товара показывает, какие резервы улучшения экономических показателей субъектов содержит оптимизация логистики грузовых перевозок.

«TL NIKA Group» предлагает эффективный путь – аутсорсинг

Работающая в Литве и Казахстане компания «TL NIKA Group» предлагает услуги по выполнению исследовательских и консалтинговых



проектов в сфере логистики:

- анализ текущей ситуации и определение направлений для оптимизации;
- разработка рекомендаций и мероприятий по сокращению затрат и оптимизации работы логистических потоков;
- внедрение разработанных рекомендаций.

Основной целью проектов является снижение затрат на логистику и оптимизация материальных потоков, а также повышение прозрачности работы логистической системы в компании клиента.

При выполнении проектов используются наиболее эффективные и современные инструменты, в частности, методы имитационного моделирования, описание бизнес-процессов, обработка и анализ статистических данных и др.

Мы предлагаем более эффективный путь к операционному превосходству компании клиента – передачу управления логистической системе на аутсорсинг.

Аутсорсинг (от англ. outsourcing: внешний источник) – передача организацией определенных бизнес-процессов или производственных функций. Это процесс использования внешних ресурсов для решения собственных задач.

Сравнивая с традиционным подходом, аутсорсинг позволяет решать задачи профессиональнее, с меньшим количеством рисков и при этом экономить. В ходе осуществления проекта происходит погружение наших консультантов в операционную среду бизнеса клиента, определяются исходные требования, предъявляемые к логистической системе заказчика, система сканируется непрерывно, вырабатываются пути повышения эффективности, постоянное внедрение которых выполняется под нашим управлением.

Преимущества передачи непрофильных активов на аутсорсинг

За счет передачи этих функций внешнему подрядчику снижаются операционные издержки, а менеджмент не отвлекается на непрофильные виды деятельности.

Необходимая составляющая деятельности любого предприятия - это затраты не только на основной бизнес, но и на управление непрофильными активами, которые не приносят прибыли, но жизненно необходимы для нормальной работы любой компании.

Внедрение аутсорсинга является значимым фактором в развитии отношений с иностранными инвесторами, поскольку это увеличивает инвестиционную привлекательность компаний. Аутсорсинг позволяет компаниям использовать передовой мировой опыт, оптимизировать затраты.

По мере роста объемов производства, продаж и укрупнения бизнес-единиц управление должно концентрироваться на тех задачах, решение которых обеспечивает выход компании на более высокий уровень конкурентоспособности. В силу этого остальные направления работы, являющиеся не менее значимыми, контролируются через статьи бюджета на их обеспечение.

Логистика имеет достаточно сложную систему учета и контроля затрат, на создание которой требуются время и финансы.

Значительная доля экономического эффекта достигается за счет сокращения запасов на всем пути движения материального потока, позволяет ускорить оборачиваемость капитала. По данным Европейской промышленной ассоциации, сквозной мониторинг материального потока обеспечивает сокращение материальных запасов на 30-70% (по данным Промышленной ассоциации США, снижение запасов происходит в пределах 30 - 50%).

Компания «TL NIKA Group» уже десять лет работает в Казахстане, и, на наш взгляд, для сохранения конкурентоспособности здесь необходимо сформировать жесткую бизнес-логику. Ее цель - помочь компаниям обозначить стратегические вопросы, которые необходимо решать для сохранения конкурентоспособности.

Логистические компании, ориентированные на услуги по аутсорсингу логистики. Принципиальное отличие логистического аутсорсинга состоит из комплексности, сложности реализации услуг, регулярности их оказания и заключения долгосрочных контрактов.

Многие компании, работающие на казахстанском и российском рынках транспортного экспедирирования, активно стремятся развивать компетенции, необходимые для оказания услуг по логистическому аутсорсингу, что выливается прежде всего в покупку инвестиционно-емких активов. Анализ тенденций логистического рынка показывает, что традиционный рынок транспортно-экспедиторских компаний велик, динамично растет и предоставляет массу возможностей. Конкуренция на нем усиливается, и, чтобы удержаться в этом сегменте, казахстанским операторам необходима серьезная концентрация ресурсов. Аутсорсинг логистики только зарождается. Впоследствии он будет расти гораздо быстрее.

К примеру, по оценке экспертов, в 2009 г. американские компании передали на аутсорсинг около 51% расходов на логистику, компании Западной Европы – 79%.

Исходя из прогнозируемых годовых темпов роста производства, а также учитывая покупательскую способность населения, можно предполагать, что в ближайшие годы темп роста логистического рынка не снизится.

Не пропустить время роста рынка

Логистический сектор в Казахстане отличается неконсолидированностью. Это бизнес множества относительно небольших компаний с достаточно ограниченными ресурсами.

К примеру, крупнейшие европейские логистические компании в среднем имеют оборот около 1 млрд евро.

Несмотря на то, что крупнейшие мировые логистические провайдеры имеют свои представительства в Казахстане, их активность еще невелика. В основном они обслуживают западных клиентов, вместе с которыми пришли на рынок. Около 90-95% компаний – отечественные игроки. Не слишком агрессивная

стратегия западных конкурентов пока дает нашим компаниям шансы на развитие.

Можно заметить, что операторы работают на растущем рынке транспортно-экспедиторских услуг, а логистический аутсорсинг - нет. Однако есть все основания полагать, что в ближайшие годы этот рынок будет развиваться. Вопрос только в том, когда начнется заметный рост.

Чтобы попасть на рынок аутсорсинга логистики первыми, это время надо не пропустить!

В Казахстане четких бизнес-моделей логистических операторов пока не сложилось. Низкие входные барьеры на рынке позволяют отечественным фирмам заниматься практически всеми видами логистической деятельности. В отсутствие жестких стратегических приоритетов и понимания того, где компания хочет и может развиваться, реализуются разнородные проекты развития и размыкаются финансовые и управленические ресурсы. Активное развитие складского направления, необходимого для того, чтобы в будущем составить серьезную конкуренцию компаниям, занимающимся логистическим аутсорсингом, для транспортного экспедитора означает существенное отвлечение финансов.

Рынок аутсорсинга логистики – привлекательные возможности

С нашей точки зрения, в Казахстане не хватает операторов логистического аутсорсинга, способных оказывать услуги комплексно и качественно.

Тормозящее развитие рынка логистического аутсорсинга заключается в том, что, с одной стороны, транспортно-экспедиторские компании еще недостаточно сильны, а с другой стороны, клиенты, которым необходим аутсорсинг логистики, боятся ее отдавать, поскольку справедливо не уверены в качестве услуг. Особенность логистического рынка состоит в неразвитости складской недвижимости.

Рынок аутсорсинга логистики еще только зарождается, и выход на него может сулить большой успех, но есть вероятность, что компания займет на него слишком рано, не имея запаса финансовой прочности.

Основные компетенции транспортно-экспедиторской компании – продажа простых услуг, поиск самых дешевых тарифов.

Фирме, занимающейся аутсорсингом логистики, нужен опыт реализации комплексных проектов. Для оператора услуг по аутсорсингу принципиально наличие сети надежных партнеров.

Шансы стать полноценным логистическим аутсорсером есть, прежде всего, у складских операторов, которые уже сейчас обладают сетью складов. Рынок логистического аутсорсинга – привлекательная на сегодняшний день возможность для многих. Но целый ряд игроков не в состоянии ее реализовать. Развитие в рамках рынка предоставляет огромные возможности роста.

Сейчас выигрывает тот, кто быстрее других выстроит четкую, непротиворечивую, гармоничную модель своего бизнеса, в котором логично увязаны услуги, клиенты, географические рынки, инвестирование.



China's logistics Features



Mark Millar

Logistics industry veteran Mark Millar is the Managing Director of M Power Associates – a specialist provider of industry-specific Marketing, Consulting and Education services that empower superior performance and enhance competitive advantage. Mark Millar has over 20 years of international experience in Supply Chain and Logistics, including 15 years in Asia Pacific - with extensive experience in the China market. An active and enthusiastic industry contributor, he serves on the advisory board of several organisations, and has chaired and presented at more than 100 Logistics and Supply Chain conferences in 12 countries. Mark Millar was named as one of the 2009 Providers Pros to Know by Supply & Demand Chain Executive Magazine. Mark Millar can be contacted on mark@markmillar.com

Developments in the China Logistics Industry

Multi-national companies first came to China to take advantage of low-cost labour and Special Economic Zones; now they are in China to sell products to Chinese consumers in the domestic market. One development has fuelled the other. For the logistics industry, this means the emphasis is no longer just on moving products from factories around China to the export ocean ports located on the Eastern seaboard. Now there is just as much emphasis on moving goods within the domestic China market to reach the increasingly prosperous consumers located all over this huge country. China's logistics industry has been a key part of China's relentless economic growth and has adapted to these changing distribution patterns. The size of the logistics industry in China grew at 18% during 2008, according to Transport Intelligence who forecast continuing robust growth and predict that by 2013 China's contract logistics industry will take over from Japan's to become the largest in the Asia Pacific region. Although logistics in China is the backbone of the domestic supply chain, the industry itself remains complex, inefficient and fragmented. In today's digital world, people living in even the most remote provinces have access to modern communications and information technology such as satellite television, the internet and the ubiquitous mobile phone. All these tools are creating global awareness and fuelling increasing desire for international consumer goods. More than half of the population now lives in cities, and the growth drivers of domestic consumption are the consumers living in second and third tier cities in central, western and northeastern China, far away from the first-tier cities of Shenzhen, Guangzhou, Shanghai and Beijing. These cities include provincial capitals such as Kunming, Hohhot, Xian and Urumqi and hundreds of other

municipalities whose names are rarely heard outside China, but have populations measured in millions. The goal of brands and manufacturers – both local and international – is to work out how best to capitalize on this expanding consumerism in the hinterlands. Therefore the challenge for the domestic logistics sector is to provide the services that enable the distribution of products, which hundreds of millions of Chinese consumers throughout the country want to buy.

Impressive infrastructure

Fortunately, the movement of goods in China is becoming easier, mostly because of the enormous investment in infrastructure over the last decade. Container ports on the Chinese mainland have increased capacity and significantly improved productivity, setting some best in class benchmarks for the maritime industry. Six of the world's Top 20 container ports are in mainland China (Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Ningbo, Guangzhou and Tianjin) and they have played a significant role in China overtaking Germany this year to become the world's largest exporter. In September 2009, Shanghai port handled 2.23 million TEUs - overtaking Singapore as the world's No. 1 container port, although based on year-to-date volumes, Singapore remains slightly ahead.

New roads, highways and bridges have reduced some inefficiencies in the domestic supply chain. Among the most impressive are enormous engineering projects such as Shanghai's Yangshan Port and the Hangzhou Bay Bridge. For companies moving product around the Yangtze River, Delta region these developments have slashed some journey times in half whilst also reducing traffic congestion.

Elsewhere, the road network, which carries some 71% of domestic cargo, has been transformed. Throughout the country thousands of kilometers of new expressways are being built every year. Twenty years ago China had 147 km of expressways, ten years ago it had expanded to 8,733 km and in 2009 it has 60,346 km of expressways. China now has the second largest highway network after the United States. By 2020 this National Trunk Highway System (NTHS) will extend over 85,000 km and will connect every city of more than 200,000 people.

China also has a network of new airports including flagship developments such as Beijing Capital Airport, Shenzhen Bao'an Airport and Guangzhou Baiyun Airport. More airlines and more routes make air freight a fast and safe option for product distribution throughout China, however the high price of this speed and security, means that air freight only accounts for 1% of the total domestic cargo volume.

The railway network is comprehensive in its geographic coverage, but is not widely used for cargo movement – only 15% of domestic cargo is moved by rail. There is minimal containerized rail infrastructure and the priority for the railway is to move people, the military and bulk cargo. So, although cheap, it is not a compelling option for cargo movement. There is substantial investment planned for rail infrastructure development, including containerization, so over time, it will become a more attractive option for general cargo movement. The transportation network will only keep on getting bigger and better, with China investing billions of dollars in infrastructure expansion each year. At the same time, we can also expect China's under-developed logistics industry to continue to improve because of both market-led factors and government initiatives.

3PL Options

For quite some time, one of the biggest questions to consider, when outsourcing your logistics in China to a Third-Party Logistics service provider (3PL) was whether to work with a local Chinese 3PL or an international 3PL, and the options were reasonably clear. The local Chinese 3PL companies have the on-the-ground knowledge, local connections and operate on a lower cost basis. The drawbacks were that they often didn't have the depth of industry knowledge or sector-specific expertise, their staff were inadequately trained and the information technology systems were not at the standard needed by MNCs. The relatively recent emergence of the logistics sector meant that most local companies had not benefited from exposure to modern supply chain management and international best practices. Meanwhile, the international 3PLs such as Exel Logistics (now DHL), TNT and UPS offered the management expertise and sophisticated technology solutions together with international best practice. These global 3PL players also had the sector level expertise, gained from extensive experience within specific industries such as fast-moving consumer goods, automotive and electronics. Whilst the local and international 3PLs have their traditional strengths, the



differences between these categories of logistics providers are becoming increasingly blurred. The local Chinese 3PL companies are continually improving and have gained some international exposure from working with MNCs. At the same time, the international 3PL companies have gained more knowledge about local market conditions and are employing more local management who are moving through the ranks.

Move to consolidation

Currently, the logistics industry in China is comprised of four main types of Logistics Service Providers (LSPs). Local Chinese LSPs are either large State Owned Enterprises (SOEs) such as COSCO Logistics, China Merchants and Sinotrans, or privately-owned logistics companies that can vary in size from small locally focused companies with just a few trucks, warehouses or barges, to larger companies with a broader geographical reach - albeit still predominantly on a regional, rather than national, basis. In recent years a few privately owned Chinese 3PL companies have demonstrated leadership in developing solutions for MNC customers - such as Guangzhou's PG Logistics Group (PGL) that has grown to become a nationwide service provider. Similarly BEST Logistics Technology, headquartered in Hangzhou, is expanding rapidly and has recently opened a new central warehouse facility in Linyi, Shandong province to service distribution requirements for the major international brand *Kellogg Food Company*.

However, local Chinese 3PLs like PGL and BEST Logistics Technology are the exception rather than the rule. In the fragmented China logistics industry, servicing nationwide distribution requirements throughout the domestic market typically involves several third party providers - in some cases shippers are using more than 20 different companies to distribute their goods throughout China. The restrictions on foreign ownership of logistics companies were gradually lifted as a result of China's accession to the World Trade Organization (WTO), such that since 2005, foreign logistics companies are no longer obliged to operate as Joint Ventures (JV). Lifting these restrictions opened the way for the international 3PLs to establish 100% owned companies, known as wholly owned foreign enterprises. Some bought out of their joint venture, while others acquired their joint-venture partner, as TNT did in 2006 when it acquired JV partner Hoau Logistics. More recently, in May 2009 Toll Holdings announced it had reached an agreement with China Merchants Group to acquire the remaining 49% shares in its joint venture Shenzhen-based ST-Anda Logistics.

Despite these developments, the industry remains huge and unwieldy. Almost three-quarters of a million companies are thought to be involved in the logistics industry making it highly fragmented, with the top 20 companies having only 7% share of the total domestic logistics market. Clearly, consolidation among service providers will continue, in order for the industry to become more efficient and to meet the market demands. In parallel to the ongoing consolida-



Lupu Bridge in Shanghai with the main span of 550m, ranked No. 2 in the world.

tion of the global logistics industry (DHL and Exel, Schenker and Bax), local consolidation in China will follow two main routes. More and more local Chinese companies will group together to form stronger regional and national networks - expect more formal mergers between local Chinese companies. Meanwhile, the international 3PLs will continue to seek acquisitions as a means of expanding their network within China. At the same time as these market-led factors are empowering improvements in the China logistics industry, the PRC government has announced a wide-ranging plan to "rejuvenate" the Chinese logistics industry, which will add additional momentum to the trend towards consolidation amongst industry providers.

Rejuvenation programme

In March 2009 China's State Council issued the "Plan for the Restructure and Revitalization of the Logistics Industry", a directive that addresses some of the major challenges facing the logistics

industry. Better known as the *Logistics Industry Rejuvenation and Development Plan*. The plan is significant because it recognizes that logistics is a significant component of China's overall economic prosperity, is an industry in its own right and is in need of modernization.

Writing in the *International Freight Weekly*, Lee Perkins of *China Intelligence Online* said that while specific details have not been finalized "the proposed legislation aims to transform a regionally fragmented, under-agglomerated domestic industry into globally competitive, international logistics firms; to increase the role and scope of 3PLs; to achieve 10% growth in added value in the industry; and to substantively reduce logistics costs as a percentage of GDP in line with developed nations like the US".

In the plan, the government identifies the need to encourage Chinese producers and manufacturers to outsource more of their logistics activities to third party logistics providers, as the current levels of outsourcing in China lag behind developed countries. Within China, only 20% of logistics is



outsourced - compared with the United States where 50% of logistics activities are outsourced and Japan where the penetration level reaches almost 80%. This low level of outsourcing penetration in China is one of the reasons their logistics industry is inefficient. While the majority of multinational companies (MNC) in China do outsource their logistics, among local Chinese companies the outsourcing level is only around 15%.

The industry rejuvenation plan provides a broad outline of some of the initiatives that we can expect to see launched by the government including: the creation of nine logistics zones, 10 logistics corridors and the development of 10 logistics links connecting 38 key cities. The plan highlights the need for improvements of most aspects of the logistics industry and mentions nine key projects that touch on almost every area of the industry from logistics parks and intermodal facilities, to research and development and has an underlying theme of achieving international standards in all aspects of the industry.

Impact of plans

The logistics industry in China will feel the impact of the Rejuvenation and Development Plan in four main areas: improved skills and training, more sophisticated technology, greater demand due to increased outsourcing, and more consolidation amongst service providers. The plan highlights the need to improve training in order to develop a greater pool of talent within the logistics industry. Shortage of skilled logistics personnel is consistently identified as one of the greatest challenges for businesses in China. To achieve international standards we can expect to see a greater emphasis on skills training and certification along with more cooperation with overseas research institutes and education providers that can bring international standard training courses into the local market. Chinese logistics companies will also upgrade their information systems and adopt more technologies that follow international best practice. At an industry sector level, more technology platforms that facilitate enhanced supply chain visibility will be introduced.

As discussed, the level of 3PL outsourcing will increase and more vertically integrated manufacturers will start outsourcing their logistics. The drive for consolidation will lead to larger logistics companies with broader ranges of services and greater geographic reach, which will also reduce cross-boundary barriers resulting in more efficient and competitive companies.

The overall impact of these latest developments will be to improve the quality of the logistics sector in China. For the customer this can only be good news. The service levels of the industry should come up, costs should come down and therefore customers will get better value. These are encouraging developments, which we will watch with great anticipation. ■

Особенности китайской логистики



Марк Миллар

Ветеран индустрии логистики, генеральный директор «M Power Associates» Марк Миллар является специалистом по обучению маркетингу, консультированию и логистике.

У М.Миллара более чем 20-летняя практика работы в международной логистике и сфере цепочки поставок, включая 15-летний опыт в странах Азии. Его хорошо знают и высоко ценят на рынке Китая. Активный и полный энтузиазма профессионал в области логистики, он участвует в советах нескольких общественных организаций. М.Миллар был председателем и выступал с докладами по вопросам цепочки логистики и поставок более чем на 100 конференциях в 12 странах. М.Миллар был номинирован на приз «2009 Providers Pros to Know», учрежденный журналом «Supply & Demand Chain Executive Magazine». М.Миллару можно писать по этому адресу: mark@markmillar.com

Развитие индустрии логистики

Немало компаний из разных стран рвались угодить представительства в Китае, основывая свой бизнес на дешевой рабочей силе и возможностях, предоставляемых специальными экономическими зонами.

Сейчас они на этом рынке продают свои продукты потребителям Китая. Одно развитие вызвало другое.

Для индустрии логистики это значит, что основное внимание уже уделяется не только передвижению продуктов с фабрик через весь Китай или на экспорт в океанические порты, расположенные на Восточном побережье. Сейчас такое же внимание уделяется передвижению товаров по местному китайскому рынку, чтобы они могли достичь состоятельных потребителей во всей огромной стране, число которых постоянно растет.

Индустрия логистики Китая создала основную долю в непрерывном экономическом росте Китая и приспособилась к этим изменяющимся моделям дистрибуции. Объемы индустрии логистики Китая за 2008 год выросли на 18%. Служба транспортной информации, которая и в будущем планирует значительный рост, прогнозирует, что в 2013 году индустрия логистики Китая опередит Японию и станет крупнейшей в азиатском Тихоокеанском регионе.

Хотя логистика в Китае является хребтом местной цепочки поставок, сама индустрия остается сложной, неэффективной и фрагментарной. В сегодняшнем цифровом мире у людей, живущих даже в самых отдаленных провинциях, есть доступ к современным средствам связи и информационным технологиям, таким как спутниковое телевидение, интернет и сеть мобильных телефонов. Все эти инструменты

создают глобальное самосознание и разжигают постоянно растущую жажду к товарам. Больше половины жителей сейчас проживают в городах, а рост стимулирует местное потребление.

Вдали от основных городов, таких как Шеньян, Гуанчжоу, Шанхай и Пекин, в западной и северо-восточной части располагаются вторичные города и столицы провинций, такие как Кунминг, Хоххот, Ксиан и Урумчи и сотни других провинциальных городов, названия которых редко слышны за пределами Китая. В них проживают миллионы жителей.

Перед местным сектором логистики встает вызов оказывать услуги и доставлять продукцию так, чтобы сотни миллионов потребителей Китая во всей стране хотели ее покупать.

Впечатляющая инфраструктура

К счастью, движение товаров в Китае становится все легче, по большей части потому, что за последнее десятилетие в инфраструктуру вкладывались огромные инвестиции.

Контейнерные порты на главном материке Китая увеличили объемы и значительно улучшили производительность, создавая лучшие условия для морской индустрии. Шесть из двадцати лучших в мире контейнерных портов расположены на территории Китая (Шанхай, Шеньян, Циндао, Нинбо, Гуанчжоу и Тяньцзинь). Они сыграли важную роль для того, чтобы Китай в этом году опередил Германию и стал крупнейшим экспортером в мире. В сентябре 2009 года порт Шанхай перевалил 2,23 миллиона TEU, опередив Сингапур, который



Китайские мосты - одни из крупнейших в мире.

считается первым в мире контейнерным портом, хотя на основании годовых объемов Сингапур по-прежнему лидирует ненамного.

Новые дороги, автострады и мосты повысили эффективность местной цепочки поставок. Среди наиболее впечатляющих проектов имеются такие гигантские инженерные проекты, как Шанхайский порт Яншань и мост через залив Ханчжоу. Компании, которые перевозят продукты по дельте реки Янцзы, за счет этого новшества вдвое увеличили время перевозки, зато сократились заторы.

В других местах сеть автодорог, по которым осуществляется перевозка 71% местных грузов, была реорганизована. По всей стране ежегодно строятся тысячи километров новых автострад. Двадцать лет назад в Китае насчитывалось 147 км автострад, десять лет назад эта цифра выросла до 8 733 км, а в 2009 году насчитывается уже 60 346 км автострад. Сегодня Китай обладает второй по размеру сетью магистральных дорог после США. В 2020 году эта национальная система дорог расширится до 85 000 км и соединит каждый город, где проживает более 200 000 человек.

У Китая имеется сеть новых аэропортов, включая такие как Пекинский аэропорт, аэропорт Баоан в Шеньяне и аэропорт Байюнь в Гуанчжоу. Чем больше авиалиний и маршрутов, тем быстрее и безопаснее груз распределяется по всему Китаю, однако цены на эти быстрые и безопасные транспортные средства высокие, и это означает, что перевозки авиаотраслью могут составлять лишь 1 процент от общего объема местных грузоперевозок.

Сеть железных дорог прогрессивна по своему географическому расположению, но не широко используется для перевозки грузов – лишь 15 процентов местных грузов перевозятся по железным дорогам.

Структура железных дорог для перевозки контейнеров – минимальная. Приоритеты отдаются перевозке пассажиров, а также военных и насыпных грузов.

На развитие железнодорожной инфраструктуры выделяются немалые инвестиции, включая контейнеризацию, поэтому со временем она станет более привлекательной для перевозки генеральных грузов. Транспортная сеть будет постоянно расширяться и улучшаться,

так как Китай ежегодно инвестирует миллиарды долларов в развитие инфраструктуры. Также можно ожидать, что пока еще недостаточно развитая индустрия логистики Китая и впредь будет совершенствоваться как из-за выдвигаемых рынком факторов, так и за счет инициатив правительства страны.

Сливаются местный и международный опыт

При выборе логистических услуг в Китае следует обратить внимание на логистику третьей страны (Third-Party Logistics 3PL), т.е. пользоваться услугами местных, китайских логистических компаний или международных.

У логистических компаний Китая имеется хороший местный опыт, связи, у них более низкие цены. Недостатки в том, что чаще всего не было глубокого опыта в этой сфере или специфической экспертизы, их работники не были достаточно обучены, а системы информационных технологий не соответствовали международным стандартам. Сравнительно недавнее появление сектора логистики означает, что большинству местных компаний не хватало хорошей международной практики.

В последнее время международные логистические компании, такие как «Exel Logistics» (ныне – DHL), TNT и UPS, предложили экспертизу управления и прогрессивные технологические решения наряду с хорошей международной практикой. Между тем, местные компании сохранили свой традиционный ход. В последнее время между этими категориями поставки логистики идет слияние. Местные китайские логистические компании быстро совершенствуются и накапливают международный опыт. Тем временем международные компании приобретают все больше знаний об условиях местного рынка и принимают на работу больше местных руководителей, которые настроены добиваться карьерных высот.

Курс на консолидацию

Индустрия логистики в Китае в настоящее время охватывает несколько основных типов поставщиков логистических услуг. Местными китайскими поставщиками логистических услуг являются либо крупные принадлежащие государству компании, такие как «COSCO Logistics», «China Merchants» и «Sinotrans», или частные логистические компании, которые могут быть разных размеров, от маленькой компании местного значения всего с несколькими грузовиками, складами или баржами до крупной компании с более обширной географией, хотя преобладает региональная, а не национальная основа. В последние годы несколько частных китайских 3PL компаний продемонстрировали лидерство при подготовке решений для национальных клиентов – такие, как «Guangzhou's PG Logistics Group» (PGL), которая выросла и стала национальным поставщиком услуг. Быстро расширяется «BEST Logistics Technology», головное бюро которой расположено в Ханчжоу. Она недавно открыла новый центральный склад в Линьи (провинция Шаньдун), который



будет оказывать дистрибуторские услуги крупной международной продовольственной компании «Kellogg Food Company».

Однако местные китайские 3PL компании, такие как «Guangzhou's PG Logistics Group» и «BEST Logistics Technology», являются скорее исключением, чем правилом. В разрозненном логистическом секторе Китая, обслуживающем потребности национальной дистрибуции, на всем местном рынке существует лишь несколько поставщиков третьей страны. В некоторых случаях грузоотправители пользуются услугами более 20 разных компаний, чтобы распределить свои товары по всему Китаю.

После того, как Китай вступил во Всемирную торговую организацию (ВТО), ограничения относительно собственности зарубежных логистических компаний постепенно уменьшились. Такие ограничения были с 2005 года, когда зарубежные компании не могли работать без создания совместного предприятия с представителем китайского бизнеса. Упразднение этих ограничений открыло путь появлению международным предприятий, полностью принадлежащих зарубежным субъектам. Некоторые из них прекратили деятельность совместных предприятий, другие, как это в 2006 году сделала TNT, приобрели партнера «Hoaau Logistics».

Почти три четверти из миллиона компаний вовлечены в индустрию логистики, делая ее очень фрагментарной, когда 20 компаний владеют лишь 7 процентами общего местного рынка логистики. Конечно, консолидация между поставщиками услуг будет продолжаться. Это необходимо для того, чтобы ин-

дуstryя стала эффективнее и удовлетворяла потребности рынка.

Параллельно с консолидацией глобальной индустрии логистики (DHL и «Exel», «Schenker» и «Bax») местная консолидация в Китае будет руководствоваться двумя основными маршрутами. Все больше и больше местных китайских компаний будут сплачиваться в группы для создания более сильных региональных и национальных сетей. Ожидается больше формальных соединений между местными китайскими компаниями. Между тем, международные 3PL и далее будут продолжать закупки как средство расширения своей сети в Китае. Когда эти факторы стали стимулировать рост индустрии логистики Китая, правительство Китайской Народной Республики объявило широкомасштабный план «обновления» индустрии логистики Китая, который будет еще более поощрять консолидацию поставщиков услуг.

Программа обновления

В марте 2009 года Государственный совет Китая объявил «План реструктуризации индустрии логистики». В этой директиве выдвинуты некоторые основные проблемы, с которыми сталкивается индустрия логистики. В этом плане констатируется, что логистика является важным компонентом процветания общей экономики Китая, что это – индустрия со своими правами и ей необходима модернизация.

В еженедельнике «International Freight Weekly» эксперт по логистике компании «China Int-

elligence Online» Ли Перкинс отметил, что надо трансформировать региональную фрагментарность, плохо агломерированную местную индустрию в глобальные конкурентоспособные международные логистические компании; повышать роль и объемы 3PL; достичь 10-процентного роста добавленной стоимости в индустрии; значительно снизить издержки на логистику. В упомянутом плане правительство побуждает китайских изготовителей активно выделять в логистической деятельности поставщиков услуг логистики третьей страны, поскольку нынешние заказы в Китае отстают от развитых стран. В Китае только 20% логистических процессов являются заказными. Например, в США 50% деятельности логистики – заказные, в Японии – 80%. Такое низкое проникновение уровня заказов в Китае является одной из причин неэффективности индустрии логистики. План обновления индустрии логистики дает основание для разных инициатив, как создание 9 зон логистики, создание сети из 10 логистических коридоров и 10 логистических связей, соединяющей 38 основных городов. План акцентирует потребность расширять и совершенствовать большинство областей индустрии логистики, создавать парки логистики, проводить научные исследования, стремиться к международным стандартам.

Влияние развития

Влияние плана обновления и развития на индустрию логистики в Китае почтывается в четырех основных сферах: будут совершенствоваться навыки и обучение, внедряться более прогрессивная технология, повышаться спрос на использование заказов и поощряться консолидация поставщиков услуг. План акцентирует потребность в совершенствовании подготовки специалистов индустрии логистики. Для достижения международных стандартов следует уделять большое внимание формированию навыков и сертификации деятельности. Нужно более тесное сотрудничество с зарубежными научно-исследовательскими институтами и поставщиками учебных услуг, которые смогут организовать учебные курсы по международным стандартам на местном рынке. Логистические компании Китая обновят свои информационные системы и будут применять больше технологий на основе лучшей международной практики.

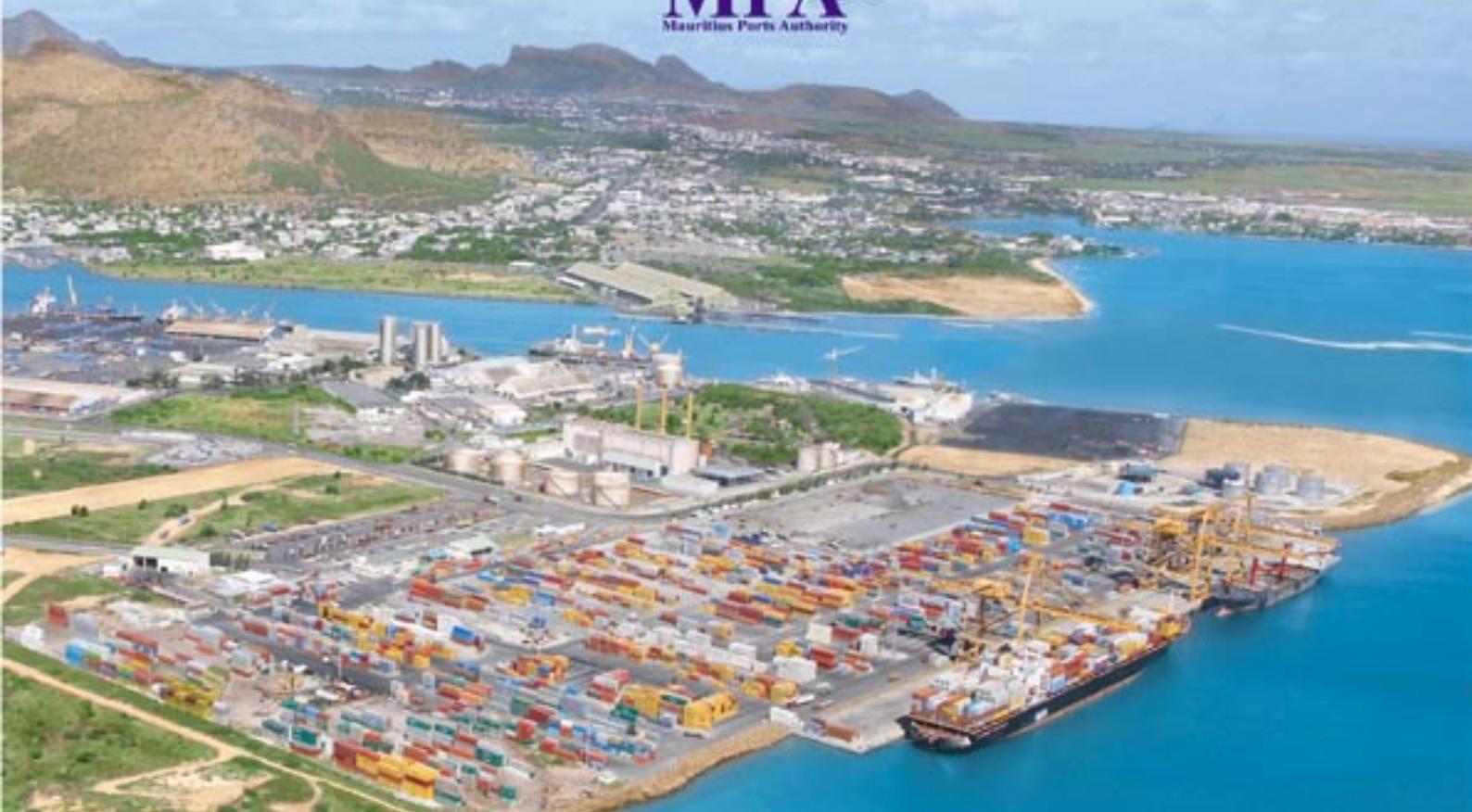
Как утверждалось, возрастет потребность в услугах логистики и станет больше заказов. Курс на консолидацию будет побуждать образование более крупных логистических компаний с более широким объемом услуг и географическим спектром, а это уменьшит барьеры с пересечением границ и позволит компаниям работать эффективнее.

Общее воздействие этого развития позволит улучшать качество сектора логистики в Китае. Для клиентов это хорошее известие. Уровень услуг в этой индустрии должен повышаться, издержки должны уменьшаться. Благодаря этому клиенты получат более значительную добавленную стоимость. Это оптимистическое развитие, за которым мы наблюдаем с большой надеждой.

4TH INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2010

Hilton Mauritius Resort and Spa, Mauritius
Thursday 25 and Friday 26 March 2010

Hosted By



• Technical Site Visit • 35 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 350 International Participants • Networking Welcome Reception

Event Sponsors



- Recent Developments in The Infrastructure And Growth of Containerised Logistics Players
- Examining Trade Issues And Concerns of Small Island Countries
- The Role of Privatisation in Light of Developments in Global Trade
- Reviewing The Adequacy of Terminal Infrastructure For Regional Growth

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

www.transporthevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



Official Carrier



Official Hotel and Venue



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Baltic Container
Conference 2010



Baltic Container Conference 2010

Interrelations and multidimensional significance of
container business in global trade projects: World – Europe – Baltic Region
9-10th March 2010 | Polish Baltic Philharmonic in Gdańsk

TOPICAL SESSIONS

- Perspective for economic recovery in Global, Europe and Baltic Region
- Transport investments in container business – high risk ventures or turning point for successful future opportunities for new transactions
- Optimization of container traffic in global environment – implications for Baltic Regional markets

DISCUSSION PANELS

- Baltic Container Hub: never-ending discussion or new beginning?
- Forwarders & logistics operators

For more information please visit our website: www.actiaconferences.com

Interested in speech, sponsorship,
exhibition please contact
alan@actiaforum.pl

Actia Forum Sp. z o.o.
ul. Pulaskiego 8, Gdynia, Poland
tel. +48 58 627 23 23,
fax +48 58 627 24 27,

actia CONFERENCES



Graphic of economics: V or W?

Global economics is recovering. But will this process continue? Won't the V-shaped economic curve of recovery become a W-shaped one?

Those matters were analysed by Guy Verberne, the expert from „Fortis Bank“, the Netherlands, in his report in the Asia and Europe transport development forum which took place together with ASEM meeting of the ministers of transport of Europe and Asia, in Vilnius on 19 October. The report enjoy great attention and raised controversial ideas and assessments.

Anatomy of the Great Recession

The bankruptcy of „Lehman Brothers“ in September 2008, constituted a global „fear shock“. As if having brandished with a small magic stick, the financial system completely froze, the domestic demand fell significantly and manufacturing activities and businesses cut spending aggressively too. In the USA and Japan the average internal consumption fell greatly and net export became completely negative.

The latter recession in the USA after the WWII is the eleventh one. The duration of all recessions is more or less from one to two years: from November 1948 to October 1949, from July 1953 to May 1954, from August 1957 to April 1958, from April 1960 to February 1961, from December 1969 to November 1970, from November 1973 to March 1975, from January 1980 to July 1980, from July 1981 to November 1982, from July 1990 to March 1991, from March 2001 to November 2001.

The current, the deepest recession, which started in December 2007 has no end yet.

Analysts state that after long financial meltdown (2001-2007) recessions tend to be long and deep. According to them, the current crisis was especially aggressive.

However, the world economy started to grow rapidly. The graphically shown growth reminds letter V. It is, of course, better than formerly forecasted U-shaped recovery and even better than L-shaped stagnation.

Won't it happen that after such a steep recovery there might be one more fall down?

Won't V become W?

Some experts do not reject such a possibility. They state that the recovery took place due to re-capitalization. Once this process is complete, the growth will fall back again.

In the economic upswings in China and India, the major factor was stock-building, but it was not the only reason. The recovery of China is more than re-stocking. Import grows rapidly in this country.

US saving ratio has quickly adjusted to lower wealth. Falls in net worth tend to lead to save more and this leads to lower consumer spending.

Therefore, the experts are worried again, because lower consumer spending due to savings may pull the economy back to recession.

What do the bankers from the central banks say?

“We see some signs confirming that the real economy is starting to get out of the period of “free fall”. However it does not mean that we do not have a very bumpy road ahead of us. The largest mistake we could make would be to forget the importance and the urgency of this task”, - Trichet, ECB president, thinks.

Cuts - backs that come too soon or are too aggressive could throw the economy back into recession. This would continue a tradition of „man-made“ double dips.

What if bank reserves begin to move and central banks are too slow to react?

Money supply would become hard to control, creating risk of new asset bubbles or inflation. This could create a process such as in



Guy Verberne

the 1970s, with inflation expectations moving higher. In anticipation that interest rates could move significantly higher, driving trend of economic growth lower.

Keeping the money supply under control, would also drive interest rates significantly higher.

What if we do not close the fiscal gap?

Government debt will explode.

Due to big interest rates the borrowing possibilities of private sector will become lower.

It would make a negative impact on trend growth.

What can be expected?

We are witnessing a reversal of negative feedback effects dragging the world economy into a deep recession since 2008.

With financial markets stabilized, the „Lehman Brothers“ fear shock has unwound, and aggressive fiscal and monetary stimulus has begun to take effect. This should support economic growth to 2010.

This positive feedback effect should soon make the economy stand on its own legs. There prevails the tendency that deep economic recessions tend to be followed by steep recoveries.

The unwinding of fiscal and monetary stimulus should take place in a gradual and coordinated fashion, otherwise there appears a risk of dragging the economy into a double-dip recession.

Future trend growth could be lower as a result of higher interest rates. ■

Prepared according to the report of the expert Guy Verberne from „Fortis Bank“, the Netherlands

Графика Экономики: V или W?

Мировая экономика оживает. Но будет ли этот процесс продолжаться? Не станет ли растущая V-образно кривая экономики W-образной? Эти вопросы были проанализированы в докладе эксперта нидерландского «Fortis Bank» Гая Верберна на Евроазиатском форуме развития транспорта, который проходил вместе с Евроазиатской встречей министров транспорта ASEM в Вильнюсе 19 октября. Доклад привлек повышенное внимание и вызвал противоречивые мысли и оценки.

Анатомия великой рецессии

Прогремевшее в сентябре 2008 года банкротство «Lehman Brothers» вызвало глобальный «шоковый страх». Словно по мановению волшебной палочки, резко упал внутренний спрос, а также производственная деятельность и бизнес агрессивно сократили расходы. В США и Японии заметно снизилось внутреннее валовое потребление и чистый экспорт стал абсолютно отрицательным.

Последняя рецессия в США является одиннадцатой после Второй мировой войны. Продолжительность всех рецессий была от одного до двух лет: с ноября 1948 года по октябрь 1949, с июля 1953 по май 1954, с августа 1957 по апрель 1958, с апреля 1960 по февраль 1961, с декабря 1969 по ноябрь 1970, с ноября 1973 по март 1975, с января 1980 по июль 1980, с июня 1981 по ноябрь 1982, с июля 1990 по март 1991, с марта 2001 по ноябрь 2001 года.

Нынешней, самой глубокой ►



рецессии, начавшейся в декабре 2007 года, еще не видно конца.

Аналитики утверждают, что после длительного финансового потепления (2001-2007) рецессии бывают продолжительными и глубокими. По их мнению, последний кризис был особенно агрессивным.

Однако мировая экономика снова начала расти в ускоренном темпе. Этот рост, изображенный графически, напоминает латинскую букву V. Это, разумеется, лучше, чем прогнозированный ранее U-образный рост, и намного лучше, чем L-образный застой.

Но не ждет ли нас после такого быстрого роста еще одно падение?

Не превратится ли в W?

Некоторые эксперты не отрицают такой возможности. Они уверяют, что оживление произошло благодаря рекапитализации. Если этот процесс закончится, то рост снова сменится падением.

Важным фактором в подъеме экономики Китая и Индии было накапливание запасов, но это не было единственной причиной. Оживление в Китае – это больше, чем рекапитализация. В этой стране быстрыми темпами распределен импорт.

Коэффициент экономии США быстро приспособился к более низкому уровню благосостояния. После обесценивания имущества стали больше экономить, а это ведет к меньшему потреблению.

В связи с этим эксперты снова встревожены, так как сократившееся из-за экономии потребление может отбросить экономику назад в рецессию.

Что говорят банкиры центральных банков?

«Мы видим некоторые признаки, подтверждающие, что реальная экономика начинает выходить из периода «свободного падения». Но это не означает, что нас не ждет слишком ухабистая дорога. Наибольшей ошибкой было бы расслабиться и забыть важность и срочность этой задачи», - считает президент Европейского центробанка Жан-Клод Трише.

Уменьшения, которые происходят слишком быстро или яв-

ляются слишком агрессивными, могут отбросить экономику назад в рецессию. Это бы продлило созданную людьми традицию двойного падения.

Что будет, если банковские резервы начнут двигаться, а центральные банки будут реагировать медленно?

Течение денег будет трудно контролировать, появится риск появления новых имущественных пузырей или инфляции. Это может сформировать процесс, который был в 1970-х годах, когда ожидался рост инфляции. Ожидается, что размеры процентов могут значительно повыситься, тем самым сокращая темпы роста экономики.

При контроле течения денег также заметно вырастут размеры процентов.

Что будет, если мы не справимся с фискальным дефицитом?

Правительственный долг лопнет.

Из-за высоких процентов снижаются возможности кредитования частного сектора.

Это станет отрицательным воздействием на целенаправленный рост.

Чего можно ожидать?

Мы являемся свидетелями отрицательного воздействия обратной связи, которое с 2008 года тянет мировую экономику в глубокую рецессию.

Вместе со стабилизацией финансовых рынков шоковый страх по поводу «Lehman Brothers» закончился, а агрессивное влияние фискальных и денежных средств начало действовать. Это должно помочь росту экономики в 2010 году.

Такое положительное воздействие должно вскоре заставить экономику встать на ноги. Преболадает тенденция, что после глубоких рецессий экономика делает резкий скачок вверх.

Распутывание влияния фискальных и денежных средств должно вестись постепенно и координированно, иначе появится риск затянуть экономику в рецессию двойного падения.

В результате более высоких банковских процентов будущий целенаправленный рост может быть медленнее. ■

Подготовлено по докладу эксперта нидерландского «Fortis Bank» Гая Верберна

Will virtual ships call virtual ports?

In the end of October in China city Dalian the fourth world shipping summit took place it welcomed a thousand high-rank government leaders, UN, associated structures officers, heads of companies and ship owners from 30 countries of the world. The event was elucidated by 80 specialized publications and TV channels.

The most influential representatives of shipping business discussed the present situation in shipping and the future of shipping industry after the stagnation raised by financial crisis.

Professionals gave questions and proposed answers, presented original ideas and optimistic prognosis in order to create a harmonious shipping system and harmonious economics.

Kand Shuchun, the president of the organising company *ShippingChina*, stated: „In today's shipping and logistics industry, a new pattern is changing the concept of logistics practitioners and is promoted by more and more logistics companies. Some people say it is inevitable, others say that the new model, which appeared under impact of financial crisis, it is the "Golden Key." So, what kind of pattern is it? What will it bring the crisis under the kind of turning point shipping market? Why do people demand its steady increase?“

The shipping situation is grim

The high point of the shipping market encouraged many ship owners to increase the orders for new ships, what formed a serious excess capacity situation, which got worse now, when after the global economical outbreak in 2008 the demand dropped significantly.

The global bulk commodity prices are at historic lows, but the Chinese government has adopted a package of economic stimulus plan to promote China's iron ore and coal imports. In addition, as the world's primary raw material commodity prices fell, the China's import of copper, zinc, bauxite, graphite, and soybean soared, including the international dry bulk market, boosted as well.

The oil demand is dropping, whereas tanker capacity accelerated. According to Clarkson Statistics, since the 1st of July, 2009 the world's active tanker fleet was 5 142 425 dwt, representing the

growth of 4.5%.

The container transport market was hit most significantly. As the available capacity is much larger than the market needs, shipping companies launched fierce price war and lowered the liner tariff levels sharply. Number of shipping lines are closing down and many more are expected to do so as well.

System is needed

There is a need for a system that would connect all the ports, logistic, shipping companies and customs, to form a supply and product chain.

Recent statistics, released by China's National Bureau of Statistics, shows that China's foreign trade amounted to 2.56 trillion U.S. dollars. China has become the world's largest trading nation and the largest maritime country.

However, there is one thing to be concerned about. China's total logistics costs accounted for 20% of the GDP. The costs of labour and warehouse in China are much lower than in other countries and the logistic costs are much higher. There are two major factors. On the one hand, there is an unreasonable layout of the entire industry, which hasn't formed a market yet. On the other hand, the supply and demand chain is not organised properly. Circulation of goods, warehousing, transport patterns, logistics, information flow and capital flow has not formed an organic integration. The only way to get things done is to set up the six party logistics.



Shipping summit in Dalian.

Virtual Dry Port: the engine of the China's shipping economy

In the fourth world shipping summit CEO of Shippingchina, the concept of Virtual Dry Port, was presented, which triggered widespread discussions among the participants.

"Virtual Dry Port (VDP) is an electronic platform combining information and functions of port's and hinterland's facilities – docking, customs, goods' inspection, banking & insurance sectors and exports operations."

The construction of the Virtual Dry Port will benefit all the industries and agencies, including international trade, freight forwarding, logistics, shipping companies, ports, customs and national policy making institutions.

International trade will benefit from VDP by lowering logistics costs, real-time tracking of the goods in different states, obtaining bills and improving foreign exchange settlement rate.

A logistics company can use the VDP to prepare contracts, reduce labor costs and go through online customs clearance, commodity inspections, insurance and other business operations online. They can also have control of real-time operational progress.

Shipping companies can achieve the scientific capacity to deploy containers and expand its service network.

Customs and inspection agencies can make use of VDP to achieve real-time monitoring of goods, to enhance the efficiency of customs clearance process, increase the prevention of smuggling and so on.

The government bodies can use VDP to analyse the transport resources, local economic development and to enhance China's overall logistics through multi industry information, achieve operational efficiency, reduce costs and boost Chinese competitiveness and development of national land-locked economics.

How to go out of the crisis? Lower costs are the key

The competition in the shipping industry exists between the entire supply chain. How to link the supply chains, how to integrate resources, how to improve competitive edge and how to create new profits, those are the questions raised by the participants of the summit.

The answer to many of these issues have been - to reduce costs.

The Internet has no geographical limitations, and therefore cost reduction tool can become a "ShippingMart".

What is ShippingMart?

ShippingMart is a 'Business to Business' e-commerce shipping platform. Users of this platform can create alliances, integrate resources, use the high degree information system applications to organise logistics and improve profitability.

According to Dai Dingyi, China Logistics and Purchasing Association President, the high logistics cost is an important factor hampering the China logistics companies. To lower the cost and enhance international competitiveness, China logistics companies should be equipped with modern information technol-

ogy and new management concept to form 'Large Logistics' system.

Mr. Shuchun proposed to create a shipping 'E-Hub'. *ShippingMart* is in the market for 5 years already. It has 120 member companies covering 30 ports and the total purchasing capacity reached 2 million TEUs. It is estimated that *ShippingMart* will have 300 members covering 60 ports with the total purchasing capacity reaching 4 million TEUs by the end of 2010.

Eight Functions of ShippingMart

- The first function is to provide the shipping companies with online purchasing. *ShippingMart* is a logistics supply chain service system integrating three links. The front-end is a huge market for customers, the middle-end is a booking service platform, which is formed by logistics companies all over China. The final end of *ShippingMart* is a ship owners. *ShippingMart* collects large volume of goods at all Chinese port cities and hinterland cities and forward the cargoes to the ship owners with the highest efficiency and lowest cost.

- The second function of *ShippingMart* is to extent port services to China's hinterland. 80% of Chinese cargoes are transported from port cities, and 80% of that cargo comes from China's hinterland. How can coastal ports improve their competitiveness and get more cargo sources? The answer is the Virtual Dry Port concept. VDP helps extending port service to hinterland area through an online e-commerce system. Export companies can proceed with the factory packaging, local customs proce-

dures and receive the bill of lading directly to their bank accounts. Shipping China and its logistics companies in accordance with the agreement are to do the rest of the procedures. This system will help reducing logistics costs by 25%.

- The third function is to provide three-dimensional space for future development of logistics companies. At present there are more than 20 000 freight forwarding companies and more than 2000 NVO-CC's, but there are 700 000 logistics companies of all types. This creates market chaos and low economic efficiency.

- The fourth function is to provide added value service for cargo insurance. China import & export volume is 2.56 trillion USD.

- The fifth function is to give business opportunities to banks. *ShippingMart* enables the capital flow and can bring 4 billion USD for international accounting.

- The sixth function is to serve as bridge between China and the world. *ShippingMart* is a virtual international business bridge and can integrate ports, shipping and logistics services so that a company in one country can be offered services by another country.

- The seventh function of *ShippingMart* is to enable one stop service connecting custom clearance and inspection.

- The eighth function is to provide the highly efficient service via IT technology. China has 600 million cell phone holders. By building mobile network, customers can trace the cargo transport to improve cargo accuracy.

*Prepared in cooperation with
ShippingChina*

Cargo turnover of the Baltic ports

Грузооборот Балтийских портов

Riga port (Latvia) January – December 2009
Рижский порт (Латвия), январь – декабрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	Turnover 2008	Перегружено 2009	2009/2008 %
Liquid cargo / Наливные	5,425,2	6,566,7	21,0
Bulk cargo / Насыпные	19,333,0	18,759,3	-3
General/ Генеральные	4,807,7	4,405,4	-8,4
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	29,565,9	29,724,4	0,5

Tallinn port (Estonia) January – December 2009
Таллинский порт (Эстония), январь – декабрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	Turnover 2008	Перегружено 2009	2009/2008%
General / Генеральные	571,8	281	-51
Dry Bulk Насыпные и навалочные	2978,2	4419	48
Liquid cargo / Наливные	20526,8	22996,3	12
Ro-Ro cargoes, units Грузы ро-ро, ед.	3522,8	2663,8	-24
Containers / Контейнеры	1366,4	1187,2	-13
Non-marine / Неморские	110,9	49,8	-55
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	29077,0	31597	9
Containers, TEU Контейнеры, TEU	180927	131059	-28

Liepaja port (Latvia) January – December 2009
Лиепайский порт (Латвия), январь – декабрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	Turnover 2008	Перегружено 2009	2009/2008 %
Liquid cargo / Наливные	910,1	658,2	-22,7
Dry Bulk Насыпные и навалочные	1861,3	2001,2	7,5
General / Генеральные	1418,5	1721,9	21,4
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	4190,0	4381,3	4,6
Containers,th. t Контейнеры, TEU	32,6	9,4	-71,1

Klaipėda port (Lithuania) January – December 2009
Клайпедский порт (Литва), январь – декабрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	Turnover 2008	Перегружено 2009	2009/2008%
Liquid cargo / Наливные	10955,4	10514,0	-4,0
Dry Bulk Насыпные и навалочные	9742,3	9673,8	-0,7
General / Генеральные	9179	7675	-16,4
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	29879,8	27863,1	-6,7
Ro-Ro cargoes, units Грузы ро-ро, ед.	200511	176 360	-14,9
Ships / Суда	8348	7530	-9,8
Containers, TEU Контейнеры, TEU	373263	247 982	-33,6
Passengers / Пассажиры	280258	272119	-1,6
Butinge SPM, th. tonnes / Терминал Бутинге , тыс. т	9068,3	8389,1	-7,5

Kaliningrad port (Russia) January – October 2009.
Калининградский порт (Россия), январь – октябрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	10 months 2008	10 месяцев 2009	2009/2008%
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	4 436,7	1 991,5	-55,1
Dry cargo / Навалочные	2990,0	1088,1	-63,6
Bulk cargo / Насыпные	1246,6	199,8	-83,98
Timber / Древесина	74,0	37,1	-49,9
General cargo / Генеральные	1635,9	829,4	-49,3

Gdansk port (Poland) January – December 2009
Гданьский порт (Польша), январь – декабрь 2009 г.

Type of cargo Наименование груза	Turnover 2008	Перегружено 2009	2009/2008%
Ore / Руда	30,28	16,20	-46,50
Grains / Зерновые	646,95	908,06	40,36
General / Генеральные	3059,90	3204,58	4,73
Other / Другие	2602,55	2087,47	-19,79
Coal / Уголь	1088,19	2548,16	134,16
Fuels / Топливо	10353,14	8769,46	-15,30
Total, th. tonnes Всего, тыс. т	17781,01	17533,92	-1,49



TRANSRUSSIA



YOUR GATEWAY TO THE RUSSIAN
TRANSPORT MARKET

27-30 APRIL 2010
MOSCOW, EXPOCENTRE

ADVERTISEMENT

500 exhibitors • 33 countries • 11,300 trade visitors • 16,000 m² of exhibition space

ORGANISED BY:



ITE Group plc
Tel.: +44 (0) 20 7596 5188
Fax: +44 (0) 20 7596 5127
transport@ite-exhibitions.com

SUPPORTED BY:



MINISTRY OF
TRANSPORT OF
THE RUSSIAN
FEDERATION

GENERAL
SPONSOR:



www.plaske.com

JUST IN TIME

GENERAL
INFORMATION
PARTNER:

рндр.партнер

STRATEGIC
MEDIA
PARTNER:

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС
ТРАНСПОРТ

www.transrussia.ru



Будут ли виртуальные суда заходить в виртуальные порты?

Четвертый всемирный саммит судоходства, прошедший в китайском городе Даляне в конце октября, привлек внимание тысяч правительственных сотрудников высшего ранга, ООН, ассоциированных структур, руководителей компаний, судовладельцев из 30 стран мира. Мероприятие освещали 80 специализированных печатных изданий и телеканалов.

Самые влиятельные представители судоходного бизнеса обсудили сегодняшнюю ситуацию в судоходстве и рассуждали, какой будет судоходная промышленность после застоя, вызванного финансовым кризисом. Профессионалы задавали вопросы и предлагали ответы, представили оригинальные идеи и оптимистические прогнозы по созданию гармоничной системы судоходства и гармоничной экономики.

Президент компании «Shippingchina» Канд Шухун отметил: «В сегодняшней индустрии судоходства и логистики концепция логистики сильно меняется. Все больше компаний стремятся к новой модели логистики судоходства. Одни утверждают, что это неизбежно, другие – что новая модель, появившаяся под воздействием финансового кризиса, является «золотым ключиком». Итак, что же это за модель, развившаяся под воздействием кризиса? Станет ли она на судоходном рынке поворотом к росту? Почему людям нужен постоянный рост?

Ситуация в судоходстве – жесткая

Высшая точка подъема судоходного рынка побудила многих судовладельцев увеличить заказы на строительство новых судов. Это сформировало ситуацию с избытком судов, которая с началом мирового экономического кризиса из-за сильного падения спроса на суда еще более ухудшилась.

Мировые цены на оптовые товары низкие. Правительство Китая приняло план экономического стимулирования, который стимулирует импорт китайской железной руды и угля. Поскольку мировые цены на первичное сырье упали, импорт китайской меди, бокситов, графита, цинка и соевых бобов резко вырос. Одновременно повысились международные цены на насыпные грузы.

Спрос на нефть на рынке падает,

в то время как мощности танкеров растут. По данным статистики Clarkson, с 1 июля 2009 г. находящийся на плаву мировой танкерный флот достиг 5 142 425 dwt, а это свидетельствует о росте в 4,5 %.

Влияние на рынок контейнерного транспорта оказалось самым сильным, поскольку допустимых возможностей значительно больше, чем этого требует рынок, судоходные компании объявили свирепую войну цен и значительно снизили тарифы. Судоходные линии не в силах удержаться на рынке. Многие из них закрываются, и других ожидает такая же часть.

Нужна система

Нужна система, которая соединит все порты, логистику, судоходные компании и таможню, чтобы была создана общая непрерывная цепочка производства и поставок.

Нынешняя статистика, которую предоставило Национальное статистическое бюро Китая, показывает, что внешняя торговля Китая составляет 256 триллионов долларов США. Китай стал крупнейшей в мире торговой страной, а также крупнейшим морским государством.

Однако из-за одного аспекта все же следует обеспокоиться. Общие издержки логистики Китая составили 20% ВВП. Издержки труда и складирования в Китае намного меньше, чем в других странах, а издержки логистики – намного выше. Существует два важных фактора. С одной стороны, имеется нераци-

ональное расположение всей индустрии, еще не сформировавшей рынка. С другой – цепочка поставок и спроса организована ненадлежащим образом. Циркуляция товаров, их складирование, распределение и методы транспортировки, поток информации, логистика и потоки капитала не составляют организованную цепочку. Единственный путь сделать это – создать логистику из шести частей.

Виртуальный сухой порт – двигатель экономики Китая

На четвертом всемирном саммите судоходства руководитель «Shippingchina» представил концепцию виртуального сухого порта, которая вызвала среди участников жаркие дискуссии.

«Виртуальный сухой порт (ВСП) является электронной платформой, соединяющей информацию и функции порта и береговых сооружений – доковые, таможенные операции, инспектирование товаров, банковского и страхового секторов и экспорта», – уверял К.Шухун.

Создание ВСП принесет выгоду всей индустрии и агентствам, включая международную торговлю, экспедирование грузов, логистику, судоходные компании, порты, таможню и институты создателей национальной политики.

Международная торговля получит выгоду от ВСП, снижая издержки логистики, время транспортировки грузов в разных стра-

нах, улучшая расчеты.

ВСП логистическим компаниям будет предлагать услуги при подготовке договоров, снижении рабочих издержек и проведении таможенных процедур, инспекции товаров, оформлении страховки и выполнении других бизнес-операций.

Таможня и инспектирующие агентства при помощи ВСП улучшают эффективность таможенных процедур, предупреждение контрабанды и т.д.

Правительству ВСП поможет лучше анализировать транспортные источники, через мультипромышленную информацию стимулировать логистику Китая и местное развитие экономики, добиваться операционной эффективности, снижать издержки, повышать конкурентоспособность Китая и развитие национальной континентальной экономики.

Как выйти из кризиса? Основа – сокращение издержек

Конкуренция в судоходной индустрии существует по всей цепочке поставок. Как соединить цепочки поставок, как интегрировать ресурсы? Как слаживать грани конкурентоспособности и как создать новую прибыль – это вопросы, которые выдвигали участники саммита, представители судоходного бизнеса и политики.

Ответ на большинство этих вопросов был один: сокращать издержки.

У интернета нет географических





ограничений, таким образом, инструментом сокращения издержек может стать «ShippingMart».

Что такое «ShippingMart»?

«ShippingMart» – это платформа э-комерческого судоходства «Бизнес Бизнесу». Пользователи этой платформы могут создавать альянсы, интегрировать ресурсы, использовать информационные системы высокой степени, чтобы лучше организовать логистику и улучшить прибыльность бизнеса.

По словам президента Китайской ассоциации логистики и закупок Дай Дингий, высокие издержки логистики являются важным фактором, мешающим логистическим компаниям Китая. Для сокращения издержек и стимуляции международной конкурентоспособности логистические компании Китая должны быть обеспечены современными информационными технологиями и новой концепцией управления для формирования системы «большой логистики».

К.Шухун предложил создать судоходство «E-Hub». Платформа «ShippingMart» работает на рынке уже пять лет. В нее входят 120

компаний-членов из 30 портов. Общая сумма закупок составляет 2 миллиона TEU. Ожидается, что до конца 2010 г. в «ShippingMart» будет 300 членов из 60 портов с общей суммой закупок, доходящей до 4 миллионов TEU.

Восемь функций «ShippingMart»

- Первая функция – поставлять судоходным компаниям прямые закупки. «ShippingMart» является системой услуг цепочки логистического снабжения, интегрирующая три связки. Начальный рынок для клиентов огромен, средний – это заказы платформы услуг, которые формируют все логистические компании Китая. И, наконец, «ShippingMart» являются судовладельцами. «ShippingMart» собирает большие количества товаров из всех портов Китая и континентальных городов и передает грузы судовладельцам с наибольшей эффективностью труда и наименьшими издержками.

- Вторая функция «ShippingMart» - определенные услуги портов материковому Китаю. 80% китайских грузов транспортируется из портовых городов и 80%

грузов приходит из материковой части Китая. Как прибрежные порты могут совершенствовать свою конкурентоспособность и найти больше источников грузов? Ответом является концепция виртуального сухого порта. ВСП помогает расширить портовые услуги на материке непосредственно через систему э-комерции. Экспортирующие компании могут производить работу, упаковывая грузы на фабриках, осуществлять местные таможенные процедуры и получать накладную прямо на свои банковские счета. Остальные процедуры выполняла бы «ShippingChina» и ее логистические компании согласно договорам. Эта система поможет сократить логистические издержки на 25%.

- Третья функция – предоставлять пространство в трех измерениях для будущего развития логистических компаний. В настоящее время насчитывается более 20 000 компаний, занимающихся экспедированием грузов, и более 2000 NV-OCC, но существует 700 000 компаний всех видов логистики. Это создает хаос на рынке и низкую экономическую эффективность.

- Четвертая функция – оказывать услугу добавленной стоимости

страхованию груза. Объемы импорта и экспорта Китая составляют 256 триллионов долларов США.

- Пятая функция – предоставлять возможности бизнеса банкам. «ShippingMart» создает условия для потоков капитала и может давать 4 миллиарда долларов США на международные расчеты.

- Шестая функция – стать мостом между Китаем и миром. «ShippingMart» является виртуальным международным мостом и может интегрировать услуги портов, судоходства и логистики таким образом, чтобы компании в одной стране заказывали услуги в другой стране.

- Седьмая функция «Shipping-Mart» обеспечивает услугу одной остановки, объединяющую таможенные процедуры и инспектирование.

- Восьмая функция – предоставлять услуги высокой производительности через ИТ технологии. В Китае насчитывается 600 миллионов человек, имеющих мобильные телефоны. Создавая мобильную сеть, клиенты могут стремиться к транспортировке грузов, совершенствуя ее точность.

Подготовлено по информации «ShippingChina»



BALTIC CARGO
COMPANY

ВАМ ДО КИТАЯ? БЕЗ ПРОБЛЕМ!

www.cargocompany.eu • gintas@cargocompany.eu

119435, Россия, Москва, Б. Саввинский пер., стр. 2-4-6 • Тел./факс: +7 (495) 97-420-97
Литва, Kairių g. 1a, Klaipėda, Lt-95367 • Тел.: +370 46 420415 • Факс: +370 46 420418





New Eurasian land transport initiative IRU

The Project New Eurasian land transport initiative (NELTI) was created during 2006-2008 by the International Road Transport Union (IRU) with the aim to develop regular commercial transportations of cargo between China, countries of Central Asia and Europe.

The official start of the project was on the 16th of September 2008 in Tashkent (Uzbekistan). Transportations by the project NELTI are executed on three main directions using TIR procedures and cover the territories of 24 countries, from the borders of China with Kazakhstan and Kyrgyzstan in the East to Belgium and the Netherlands in the West, from the Baltic ports in the North to Iran and Turkey in the South.

The total number of road vehicles participating in the Project NELTI at a time made 20 trucks in average per month. The total distance that the carriers covered made more than 1.56 million kilometres. In this way the average distance covered by one transport vehicle during one return route made 10,740 thousand km (5,370 km to one side). The total volume of cargo made 4.2 thousand tons and it means that one truck transported 14.4 tons to one side (28.8 tons during one return route).

The types of cargo transported within the framework of the Project are rather wide: food products, consumer goods, household utensils, pre-fabricated goods and installations,

medicines, diplomatic goods and goods for military bases.

During the implementation of NELTI Project the data was received, confirming commercial efficiency of transportations between Asia and Europe, including data about the size of freights (about 4-5 thousand US dollars to one side depending on the route), about the structure of freight, and the main problems of the commercial transportation of cargoes were cleared out. The transportations were executed permanently and on general basis, they had exclusively commercial character. No preferences such as in „green corridors“ or in other regimes were not given to make the transportations for the carriers easier.

One of the main factors that became clear during the implementation of NELTI, is the volume of „non-productive“ costs of road carriers, that make about 25% of the sum of freight and more than 39% of the delivery time of goods. It is evident that the decrease of those two factors would allow to shorten the transportation time, decrease the cost of freight and increase the

efficiency of transportations and this automatically increases the competitiveness of road transport in the direction Asia-Europe.

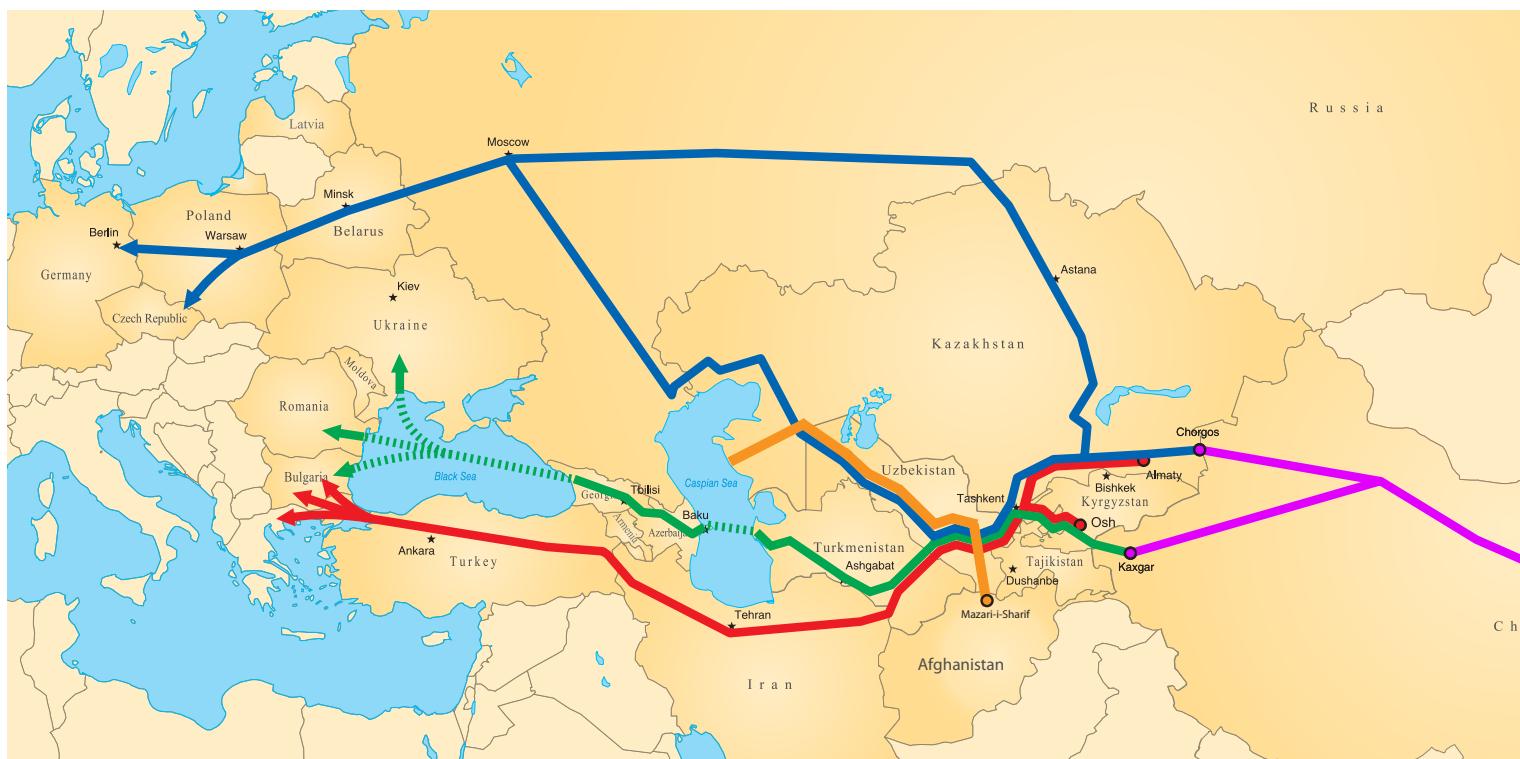
In order to successfully implement the Project NELTI, in 12 countries (10 states-participants in CIS and also in Turkey and Iran) there were created coordination centres that included the representatives of international road carriers associations and also responsible officers of transport authorities, customs and internal affairs.

Important element of the Project NELTI was the monitoring of transportations. On the basis of it the methods of monitoring of UN ESCATO was adopted. In specially created diaries the drivers – participants of the Project fixed the data about their movements, border-crossings, compulsory stops, state of road and auxiliary infrastructure, official dues and unlawful levies and other problems. On the basis of those diaries the IRU post in CIS made a “road map” which had the goal to declare to the leaders of participating countries via which territories NELTI routes passed, the information about the administrative

barriers interfering with the normal development of road transport, trade and transit in Eurasian region.

When the pilot phase of the implementation of the Project NELTI was over and the results were received, the Report was written where the recommendations were given on the development of Eurasian road transportations, deletion of barriers and simplifying of state border crossing procedures. There the main objective of NELTI was stated – to prepare the grounds and to abolish the obstacles for direct road transportations of cargo between China and Europe in the nearest future (full version of the Final Report can be found at NELTI site: www.iru-nelti.org).

When the results of the pilot phase of NELTI were pointed out during the 5th Eurasian IRU conference in Almaty (Kazakhstan) on the 11th of July 2009 and high efficiency of the Project was recognised both by the organisers and participants, the decision was taken on the continuation of the Project NELTI and on the implementation of its second phase since July 2009.





Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива IRU

During the second phase NELTI foresees close cooperation of IRU and Asian Development Bank (ADB) within the framework of the Programme of the development of regional economic cooperation of the states of Central Asia (CAREC). The second phase of NELTI was formed for two years and it fore-saw the execution of monitoring of transportations according to the improved methods of UN ESCATO and regular monitoring data interchange with ADB.

The geography of transportations permanently widens, the number of NELTI participants is growing. The second phase of the Project was started in July 2009 with 21 company from Azerbaijan, Belarus, Iran, Kyrgyzstan, Kazakhstan, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Turkey and Uzbekistan. The number of routes is also increasing. There appeared several options of Northern route (Kazakhstan – Russia – Belarus – EU) and Central route (Kazakhstan – Azerbaijan – Georgia – Turkey – EU). There was added transit to Afghanistan to the Southern route.

When the information from the diaries of the drivers is received, it is placed in the official website of NELTI since October 2009 www.iru-nelti.org and it is permanently upgraded with the movement of transport vehicles on NELTI routes.



Проект «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI) был разработан в течение 2006–2008 годов Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) с целью развития регулярных коммерческих автомобильных перевозок грузов между Китаем, странами Центральной Азии и Европой.

Официальный старт Проекта состоялся 16 сентября 2008 г. в Ташкенте (Узбекистан). Перевозки по проекту NELTI осуществляются по трем основным направлениям с использованием процедуры МДП (TIR) и охватывают территории 24 государств от границ Китая с Казахстаном и Киргизстаном на Востоке до Бельгии и Нидерландов на Западе, от прибалтийских портов на севере до Ирана и Турции на юге.

Общее количество автотранспортных средств, одновременно участвующих в проекте NELTI, составило в среднем 20 автомашин в месяц. Общее расстояние, которое преодолели перевозчики, превысило 1,56 млн км. Таким образом, среднее расстояние, которое преодолело одно транспортное средство за один среднестатистический кругорейс, составляет порядка 10,740 тыс. км (5370 км в один конец). Общий объем перевезенных грузов превысил 4,2 тыс. тонн, что соответствует средней загрузке одной автомашины в 14,4 тонны в один конец (28,8 тонны за кругорейс).

Номенклатура перевозимых в рамках Проекта грузов чрезвычайно широка: продукты питания, товары народного потребления, бытовая техника, промышленные полуфабрикаты и оборудование, медикаменты, дипломатические и грузы для военных баз.

В ходе реализации Проекта NELTI были получены конкретные данные, подтверждающие коммерческую эффективность перевозок между Азией и Европой, в т. ч. о размере фрахта (в размере 4-5 тыс. долл. в одну сторону в зависимости от маршрутов), структуре этого фрахта. Были выявлены основные проблемы организации коммерческой перевозки грузов. Перевозки осуществлялись непрерывно и на общих основаниях, они носили полностью коммерческий характер. Никакие прерывания в виде «зеленого

коридора» или иных режимов наибольшего благоприятствования перевозчикам не предоставлялись.

Одним из основных показателей, выявленных в ходе реализации NELTI, являются размеры «непроизводственных» затрат автоперевозчиков, которые составляют порядка 25% от величины фрахта и выше 39% от времени доставки грузов. Очевидно, что снижение уровня этих двух показателей позволит сократить сроки транспортировки, снизить стоимость фрахта и повысить эффективность перевозок, что автоматически будет означать повышение конкурентоспособности автомобильного транспорта на направлении Азия – Европа.

С целью содействия успешной реализации Проекта NELTI в 12 странах (в 10 государствах-участниках СНГ, а также в Турции и Иране) были созданы координационные центры, в состав которых входят представители ассоциаций международных автомобильных перевозчиков, а также ответственные работники транспортных ведомств, таможенных служб и органов внутренних дел.

Важным элементом проекта NELTI стал мониторинг перевозок. За основу его принят методика мониторинга ЭСКАТО ООН. В специально разработанных дневниках водители - участники Проекта фиксировали данные о своих передвижениях, пересечении границ, вынужденных остановках, состоянии автодорожной и вспомогательной инфраструктуры, официальных сборах и незаконных поборах и о других проблемах. На основе этих дневников Постпредством IRU в регионе СНГ разрабатывается «дорожная карта», которая призвана довести до сведения руководящих органов стран, по которым проходят маршруты NELTI, информацию об административных барьерах, препятствующих нормальному

развитию автомобильного транспорта, торговли и транзита в Евразийском регионе.

По итогам реализации пилотной фазы проекта NELTI был подготовлен Итоговый отчет, в котором были изложены рекомендации по развитию евроазиатских автомобильных перевозок, устранению барьеров и упрощению процедур пересечения государственных границ. Также была заявлена главная цель NELTI - подготовить почву и устранить препятствия для прямых автомобильных перевозок грузов, которые должны начаться между Китаем и Европой уже в самом ближайшем будущем (полная версия Финального отчета размещена на сайте [NELTI](http://www.iru-nelti.org) www.iru-nelti.org).

После подведения итогов пилотной фазы NELTI на 5-й Евразийской конференции IRU в Алматы (Казахстан) 11 июня 2009 г. и признания высокой эффективности Проекта как организаторами, так и его участниками было принято решение о продолжении проекта NELTI и начале реализации его второй фазы с июля 2009 г.

На втором этапе NELTI предусматривается тесное сотрудничество IRU с Азиатским Банком Развития (ADB) в рамках реализуемой им Программы развития регионального экономического сотрудничества государств Центральной Азии (CAREC). Вторая фаза NELTI рассчитана на 2 года и предусматривает проведение мониторинга перевозок по усовершенствованной методике ЭСКАТО ООН и регулярный обмен данными мониторинга с ADB.

География перевозок расширяется, число участников NELTI растет. Вторую фазу Проекта в июле 2009 г. начала 21 компания из Азербайджана, Беларуси, Ирана, Киргизстана, Казахстана, России, Таджикистана, Туркменистана, Турции и Узбекистана. Маршрутов также становится больше. Появилось несколько вариантов Северного (Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС) и Центрального маршрутов (Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС). К Южному маршруту добавился транзит в Афганистан.

По итогам обработки информации, полученной из дневников водителей, с октября 2009 г. на официальном сайте [NELTI](http://www.iru-nelti.org) www.iru-nelti.org, размещаются и постоянно обновляются данные о движении транспортных средств по маршрутам NELTI.



Milda Manomaityte

INDIA: With 21 existing air-rail links (6 dedicated and 15 commuter), and 13 planned in next few years – Asia is a good market to do business.

The international Rail Systems Asia conference, organized by Strategic Communications, in New Delhi last week, discussed these opportunities with a dedicated session, sponsored by airrail NEWS and looking closer at the best practices of the airport rail links in the region.

The dedicated airport express in Hong Kong is the inspiration for the emerging and even existing Asian air-rail links.

The local Delhi Airport Metro Express Line (DAMEL) plans to build on the success of the very popular Hong Kong service. Next year New Delhi citizens will be able to catch the 20 min non-stop train to Indira Ghandi International airport. However, there are doubts at present whether the service will be ready in time for the Commonwealth Games held in India in October.

One aspect copied from Hong Kong, is the check-in facility at two stations. In HK they believe that they would lose around 15 percent of their business if the in town check-in facilities were not present; something that seems not to bother European airport expresses (Vienna excepted). At DAMEL passengers will be able to drop off their luggage at New Delhi Railway Station and Shivazhi Stadium.

KLIA Express, the dedicated rail service from Kuala Lumpur city to KL International Airport, is taking this a step further.

CEO of KLIA Ekspres Noormah

Check-in and now check-out on Airport Expresses – a necessity or a luxury?

Mohd Noor introduced the soon to be implemented check-out facilities at Kuala Lumpur City Air Terminal (KL CAT).

"This is a unique system, so we are still trying different approaches to find the best solution for the passenger", said Ms. Noor.

According to her, the idea is that the passengers could pick up their luggage at the city station instead of the airport, after traveling with KLIA Ekspres.

"KL CAT has a three letter code, so that the passenger, while checking in for one of the Malaysia Airlines, Cathay Pacific, Royal Brunei or Emirates flight, would just need to say that the bags will be picked up in the KL CAT terminal and the luggage will travel straight there," explained Ms. Noor.

According to her, the existing check-in facility is very popular among the KLIA Ekspres travellers and she would like to see the same with check-out.

The delegates of the conference were curious to know if the check-out facility is not just necessary?

"The idea of the in town check-in is that you can leave your bag at the central rail station few hours before the flight and wander around the city with free hands. But with the check-out there is no difference. You are just delaying the bag pick up from the airport until the city. It does not give any added value," commented one of the delegates.

Other delegates suggested that extending KLIA Ekspres VIP service would be a better idea, when the passenger is met at the airport and guided directly to the hotel with limousine service. The limousine could pick up the bags and the passenger from the KL CAT, thus leaving the traveller the opportunity to take the fast train service to the city and not to worry about bag reclaim in the airport.

Airail NEWS is very curious to know what do you think about the topic? Should the Airport Expresses look at the check-out possibility or check-in is actually all that the Asian passenger needs? ■



Регистрация багажа в поездах аэропорта – необходимость или роскошь?

Милда Маномайтите

Азия, имеющая уже 21 действующий специализированный аэропортовский поезд (б прямых и 15 районных) и ожидающая еще 13 поездов, строительство которых планируется в ближайшие годы, воистину является хорошим рынком для бизнеса.

Во время международной конференции «Rail Systems Asia», прошедшей в Нью-Дели (Индия), были обсуждены эти возможности, а на специализированной сессии, проходившей под опекой издания «airrail NEWS», был сделан обзор самых успешных аэропортовых поездов в регионе.

Например, действующий в Гонконге специализированный аэропортовский экспресс уже стал источником вдохновения не только для новых, но и для действующих уже несколько лет азиатских аэропортовых поездов.

Строящаяся в Дели линия аэропортов «Delhi Airport Metro Express Line» (DAMEL) будет действовать по успешному образцу Гонконга. Уже в следующем году жители Нью-Дели смогут заскочить в 20-минутный скорый поезд, мчащийся в международный аэропорт Индиры Ганди. Хотя витают сомнения, успеют ли конструкторы завершить этот проект до Игр Британского содружества наций, предстоящих в Дели в октябре этого года.

Одна из услуг, взятая у Гонконга, – обслуживание и регистрация багажа. Руководство экспресса Гонконгского аэропорта уверяет, что если отказаться от регистрации багажа, их бизнес снизится примерно на 15 процентов. Это довольно-таки интересный факт, поскольку действующие в Европе специализированные аэропортовые поезда, похоже, не видят выгоды от таких услуг, кроме действующего в Вене «CAT». Кстати, ранее оказывавший такие услуги и позднее отказавшийся от них лондонский «Heathrow Express» (HEX) начал намекать, что регистрация багажа снова будет доступна пассажирам HEX.

Пассажиры метро Делийского



аэропорта смогут оставлять свои чемоданы даже на двух центральных станциях поездов – «New Delhi Railway Station» и «Shivazhi Stalium».

Специализированный поезд аэропорта Куала-Лумпур «KLIA Ekspres» решил еще более расширить эту функцию.

Генеральный директор «KLIA Ekspres» Норма Мод Нур на конференции представила услугу снятия с учета багажа, которую вскоре начнут оказывать на центральной железнодорожной станции Куала-Лумпур.

«Это уникальная система, поэтому мы все еще проверяем разные принципы ее действия и ищем наилучший способ предложения этой услуги клиенту», – сказала г-жа Нур.

По ее словам, отныне пассажир «KLIA Ekspres» сможет забирать свой багаж прямо на центральном городском вокзале, а не в аэропорту.

«Железнодорожной станции Куала-Лумпур предоставлен трехбуквенный код аэропорта, так что пассажир, следующий рейсом Малайзийских авиалиний, «Cathai Pacific», «Royal Brunei» или Эмиратов, может отметить, что багаж он желает забрать на железнодорожном вокзале Куала-Лумпур, и его чемоданы отправятся прямо туда», – представила принцип действия системы г-жа Нур.

Г-жа Нур надеется, что новая система получит признание, так как уже действующая система регистрации багажа в поезд, когда клиенты «KLIA Ekspres» могут оставлять свои чемоданы на железнодорожной станции, очень популярна.

Участники конференции и сессии под опекой «airrail NEWS» любопытствовали, не является ли система снятия багажа с учетом городском вокзале, а не в

«Идея снятия багажа с учета состоит в том, что ты можешь отдать свои чемоданы в полет на центральном городском железнодорожном вокзале и несколько оставшихся часов провести, прогуливаясь по городу налегке. Однако не вижу, какие преимущества может принести то, что ты можешь забрать свои чемоданы уже в городе. Это просто отсрочка – вместо того, чтобы забрать чемоданы в аэропорту, забираешь их в городе. Никакой дополнительной ценности эта услуга не представляет», – прокомментировал один из участников конференции.

Другие собеседники предлагали лучше расширить VIP-услуги «KLIA Ekspres», когда пассажира в аэропорту встречает лимузин и отвозит его прямо в отель. По их словам, водитель лимузина мог бы встречать клиента и его прибывший багаж на центральном городском вокзале.



The train of Indian economy is increasing speed. Who will be the one to jump in?



V. Sumittra Devi,
Chief Executive, Matchpoint's
Creative Consultancy
Director of JURA MOPE SEA
Representative office in India

Indian Maritime Industry

The Indian coastline is dotted with 12 major ports and 187 minor ports. The major ports together handled a total of 519.24 million tonnes (MT) of cargo in 2007-08, an increase of 11.94% over 463.78 MT handled in 2006-07. In 2008-09, cargo traffic at major ports increased to 530.4 MT.

The share of non-major ports in cargo traffic has increased from less than 10% in 1990 to the current level of 26 %. India is also likely to emerge as a major destination for container operations. The container trade went up to 7.2 million twenty-foot equivalent units (TEU) by 2007 from 2.47 million TEU in 2000.

The Indian shipbuilding industry comprising of 27 shipyards – including eight public sector and 19 private sector shipyards – is on a roll driven by the booming maritime trade. According to an industry report, the shipbuilding sector has witnessed a 359 % increase in the turnover from US\$ 216.60 million to US\$ 778.90 million in the last five years. By 2012, it is likely to corner around 3% of the global share with an annual turnover of US\$ 3.72 billion.

The Paradip Port has handled 18.21 million tonnes of cargo during April-July 2009, registering a growth of 22.21% over 14.90 million tonnes handled during the corresponding period last year, recording the highest growth rate during the four months among all the major ports of the country. The handling capacity of Paradip Port

is also expected to be increased to 134 million tonnes per annum (MTPA) by the 2011-12.

Under the 100-days' programme of the UPA government, the Shipping Ministry has proposed to award a contract for six port projects costing US\$ 690.16 million on a public private partnership (PPP) basis. The six projects are expected to add capacity of 31.23 MT and 1.97 million TEUs.

Minor ports are expected to add 610.85 million tonnes per annum capacity during the Eleventh Plan. A section of experts feels that new capacity could add up to one billion tonnes by 2011-12. The states of Gujarat, Maharashtra and Andhra Pradesh are likely to drive the port capacity expansion of the country over the next five years.

Investments

According to the Planning Commission, there is an investment opportunity of US\$ 25 billion by 2011-12 in India's shipping and ports sectors, as the country seeks to double its ports capacity to 1,500 MT. Segment-wise, while ports sector would provide a US\$ 13.75 billion investment opportunity, shipping and inland waterways are likely to present a US\$ 11.25 billion-investment opportunity.

L&T has a joint venture agreement with the Tamil Nadu Industrial Development Corporation to establish an integrated shipyard complex with a port facility at about US\$ 686.21 million.



- L&T is also midway in the development of an all-weather deep port along with Tata Steel at Dhamra on the Orissa coast at a cost of US\$ 511.54 million.

- The Tuticorin Port will develop coal handling facilities for state-run Neyveli Lignite Corporation (NLC) and Coastal Energy Company with a combined investment of around US\$ 145.56 million.

- The Visakhapatnam port will invest US\$ 540.65 million over the next two years to increase its handling capacity to 125 million tonnes from the existing 65 million tones.

- Key shipping companies, such as Shipping Corporation of India (SCI), Great Eastern (GE) and Essar, have already placed orders worth US\$ 3.3 billion for 58 ships in Korea and China.

- State-run Shipping Corp has planned capital expenditure to the tune of US\$ 3 billion in the eleventh Five-Year-Plan period and currently has an order pipeline for 29 new ships.

International interest in Indian Shipping Industry

Investment banks with primary focus on shipping such as the German Konig and Cie Asia Advisors Pvt. Ltd, DnB NORD Bank ASA from Norway and the world's largest shipping bank, HSH Nordbank, have all set up operations in India. Moreover, several overseas classification societies have also jumped on the 'let's-sail-to-India' bandwagon.

Classification societies such as Korean Register of Shipping and Germanischer Lloyd are the latest to set up shop in India.

Moreover, global firms including Rio Tinto and Noble Group are interested in participating in India's US\$ 11.5 billion port expansion projects.

Government initiatives

- The Indian government has set up the National Maritime Development Plan (NMDP) to improve facilities at India's 12 major ports and it plans an expenditure of around US\$ 12.4 billion.

- A further investment of over US\$ 9.07 billion will be made for 111 Shipping Sector Projects by 2015.

- The Ministry of Shipping is launching 10 major expansion projects in 2008-09 at an estimated investment of US\$ 1.06 billion with 60% of investments allocated for the Chennai mega container terminal.

- 100% foreign direct investment (FDI) under the automatic route is permitted for port development projects.

- 100% income tax exemption is provided for a period of 10 years for port developmental projects.

- Tariff Authority of Major Ports (TAMP) regulates the ceiling for tariffs charged by major ports/port operators (not applicable to minor ports).

- Government has opened up all the areas of port operation for private sector participation.



Поезд индийской экономики наращивает скорость. Кто успеет в него заскочить?

В. Сумиттра Деви,

исполнительный директор компании «Matchpoint's Creative Consultancy»,
директор представительства журнала JURA MOPE SEA в Индии

Морская индустрия Индии

На линии Индийского побережья расположено 12 крупных и 187 малых портов. Малые порты, вместе взятые, в 2007-2008 годах перевалили 519,24 млн т грузов. Рост грузооборота составил 11,94 %, или более чем 463,78 млн т по сравнению с 2006-2007 годами. В 2008-2009 годах поток грузов в больших портах вырос до 530,4 млн т.

Объемы грузооборота малых портов выросли с 10% в 1990 году до нынешнего уровня в 26 %. Оказалось, что Индия является крупным местом контейнерных операций. В 2000 году торговля 25-футовыми контейнерами с 2,47 млн TEU выросла в 2007 году до 7,2 млн TEU.

В судостроительной промышленности Индии работает 27 судоверфей, включая восемь в общественном секторе и 19 частных судоверфей, которые имеют достаточно заказов морского сектора. По статистике этой инду-

стрии, судостроительный сектор за последние пять лет пережил 359-процентный рост в судостроении с 216,6 млн долларов США до 778,9 млн. В 2012 году эта сфера должна занять около мировой доли судостроения с общим оборотом в 3,72 млрд долларов США.

Порт Парадип за апрель-июль 2009 г. перевалил 18,21 млн т грузов. За соответствующий период прошлого года было перевалено 14,9 млн т. Это свидетельствует о 22,21% среди всех крупных портов Индии. Это был наибольший рост за четыре месяца. Ожидается, что в 2011-2012 годах мощности порта Парадип вырастут до 134 миллионов тонн в год.

Согласно провозглашенной правительством программе 100 дней, министерство судоходства Индии предложило выделить шести портам проекты, стоимость которых - 690,16 млн долларов США на основании PPP (public private ▶



• The Indian government is considering a US\$ 2 billion package to help local shipping firms finance new vessel acquisitions as global lenders tighten up their purse strings.

Looking ahead

Traffic at the ports has been growing at a brisk pace and therefore, increasing cargo handling capacities of the ports is crucial to India. To meet this demand, India's ports are likely to increase cargo handling capacity to 1,855 MT by 2012 from the present 758 MT, with an investment of about US\$ 20.61 billion, as foreign trade expands. Private firms are likely to invest about 65% of this amount.

To achieve the projected traffic target of 615.70 MT to be handled at major ports by 2011-12, it is estimated that capacity of about 800.41 MT would be needed. Therefore an additional capacity of around 403 MT has to be built up by 2011-12, against the current capacity of 397 MT.

India will be building 50 new ports over the next five years as it looks to overhaul old infrastructure and reduce congestion at ports that is holding up trade and growth.

Business leaders thoughts on India

Frank Appel, Global CEO DHL: "We see a huge growth potential in India, be it warehousing and

Indian Economic Business Scenario

- Despite the global meltdown that impacted most emerging market economies, India's GDP growth of 7.1% for the current year would make the country the second-fastest growing economy of the world (after China).

- India has the world's fourth largest automobile industry.
- Export of cars grew 57% in 2008-09 at 3.3 lakh units.
- India is the world's 4th largest wind power user.
- India is the third largest producer of solar photovoltaic cells in the world producing 2.12 MW of power.

Chennai, India



Международная делегация в порту Ченнаи.

partnerships – публичное и частное партнерство). Ожидается, что эти шесть проектов повысят мощность до 31,23 млн т и до 1,97 млн TEU.

Малые порты увеличат оборот до 610,85 млн тонн в год. Эксперты прогнозируют, что новые мощности в 2011-2012 годах смогут помочь достичь грузооборота в один миллиард тонн. Ожидается, что порты Гуджарат, Махараштра и Андхра-Прадеш за ближайшие шесть лет расширят мощности и повысят свою деятельность.

Инвестиции

Индия стремится удвоить мощности своих портов. По данным Плановой комиссии, в 2011-2012 годах в секторы судоходства и портов Индии планируется инвестировать до 25 миллиардов долларов США. У портового сектора есть возможность инвестировать 13,75 миллиарда долларов США, сектор внутренних вод сможет инвестировать 11,25 миллиарда долларов США.

Компания L&T подписала договор о совместном предприятии с «Tamil Nadu Industrial Development Corporation» об учреждении интегрированного судостроительного комплекса с портовыми сооружениями, стоимость которого составляет около 686,21 млн долларов США.

Также L&T готова вместе с «Tata Steel» строить устойчивый к любой погоде глубоководный порт в Дхамре (штат Орисса) стоимостью 511,54 млн долларов.

Порт Тутикорн установит оборудование по перевалке угля для управляемой государством «Neyveli Lignite Corporation» (NLC) и «Coastal Energy Company», общие инвестиции которых составляют около 145,56 млн долларов США.

- Порт Висакхапатнам инвестирует 540,65 млн долларов США в течение двух ближайших лет, чтобы увеличить свою мощность до 125 млн т. Его нынешний оборот – 65 млн тонн.

- Основные судостроительные компании, такие как «India Shipping Corporation» (SCI), «Great Eastern» (GE) и «Essar», уже сделали заказы Кореи и Китаю на строительство 58 судов общей стоимостью 3,3 миллиарда долларов США.

- Находящаяся под управлением государства «Shipping Corp» запланировала капитальные расходы, составляющие 3 миллиарда долларов США, в плане одиннадцатой пятилетки, и теперь у нее имеется заказ на трубопроводы для 29 новых судов.

Международный интерес к судоходной индустрии Индии

В последнее время инвестиционные банки такие как «German Konig» и «Cie Asia Advisors Pvt. Ltd.», «DnB NORD Bank ASA» и крупнейший в мире банк судоходства «HSH Nordbank» основное внимание уделяют судоходству и уже начали операции в Индии. Более того, несколько зарубежных классификационных компаний также заскочили в вагон «плыви в Индию».

Классификационные компании, такие как «Korean Register of Shipping» и «Germanischer Lloyd», являются одними из последних, которые намереваются обосноваться в Индии.

Кроме того, такие всемирные корпорации, как «Rio Tinto» и «Noble Group», заинтересованы участием в проектах развития индийских портов с суммой 11,5 миллиардов долларов США.

Инициативы правительства

- Правительство Индии приняло Национальный план морского развития, предназначенный для совершенствования портовых сооружений 12 крупных индийских портов и планирует расходы, составляющие около 12,4 миллиарда долларов США.

- Другие инвестиции, превышающие 9,07 миллиарда долларов США, будут предназначены для 111 проектов судоходного сектора к 2015 году.

- Министерство судоходства начинает 10 крупных проектов развития в 2008-2009 годах, инвестируя 1,06 миллиарда долларов США и выделив 60% инвестиций на мега-контейнерный терминал порта Ченнаи.

- 100% прямых зарубежных инвестиций автоматически выделяются на проекты по развитию портов.

- Проекты по развитию портов на 10 лет освобождаются от по-доходного налога на 100%.

- Дирекция по тарифам крупных портов (TAMP) регулирует лимит тарифов, которые устанавливают крупные портовые операторы.

- Правительство Индии открыло все возможности частному сектору для участия в деятельности портовых операторов.

- Правительство Индии обсуждает пакет в 2 миллиарда долларов США, предназначенный для помощи местным судоходным компаниям – в покупке новых судов, так как глобальные кредиторы стремятся затянуть свои пояса.

Взгляд вперед

Грузооборот в портах растет быстро, однако для Индии очень важно наращивание грузовой мощности в портах. Для удовлетворения растущих потребностей в 2012 году порты Индии должны повысить грузовую мощность с сегодняшних 758 млн т до 1 855 млн т, а поскольку внешняя торговля расширяется, инвестиции составят около 20,16 миллиарда долларов США. Частные компании собираются инвестировать около 65% от этой суммы.

Для того, чтобы в 2011-2012 годах в крупных портах можно было достичь планируемого грузооборота в 615,7 млн т, подсчитано,

что для перевалки потребуется мощность 800,41 млн т. Поэтому дополнительная мощность в 403 млн т должна быть создана до 2011-2012 гг., имея в виду нынешнюю мощность в 397 млн т.

В ближайшие пять лет Индия собирается построить 50 новых портов, поскольку надо ремонтировать старую инфраструктуру и уменьшать заторы в портах, и тем самым удержать торговлю и гарантировать рост.

Мысли лидеров бизнеса об Индии

Франк Аппель, руководитель DHL: «Мы видим огромный потенциал в Индии, касается ли это складирования или дистрибуции или даже грузового бизнеса и экспедирования».

Оlli-Пекка Калласву, глава «Nokia Corporation»: «Индия остается одним из рынков крупнейшего роста «Nokia», поскольку в стране 81% пользователей мобильных телефонов находятся в городах и потребность постоянно растет».

Джеми Даймон, руководитель «JP Morgan»: «Индия заняла свое место в мировой экономике. Многие индийские компании могут быть международными компаниями. У вас они уже есть в своих автомобилях, электронике и системах».

Эрве Клеч, исполнительный директор «Carrefour WC&C India»: «Индия является долгосрочной инвестицией, и мы очень хотим создать цепочку поставок».

Бизнес сценарий индийской экономики

- Несмотря на глобальное потепление, которое оказало воздействие на большинство растущих рыночных экономик, рост ВВП Индии, равный 7,1%, сделает её второй после Китая страной в мире по самому быстрому росту экономики.

- Индия владеет четвертой по величине автомобильной промышленностью в мире.

- Экспорт автомашин в 2008-2009 годах вырос на 58 %.

- Индия является четвертой в мире по использованию энергии ветровых силовых установок.

- Индия является третьим крупнейшим в мире производителем солнечных батарей.

Ченнаи, Индия



Matchpoint's Creative Consultancy

Presents...

THE GREAT INDIAN OPPORTUNITY

- Market Research Reports
- India entry facilitation
- Office space and infrastructure
- Sourcing and selling
- Training and HR needs

EUROPE OFFICE

Private company
Marine Information Centre
Minijos Street 93 LT-93234 Klaipėda
PHONE/FAX : +370 46 365602
EMAIL : designer@jura.lt

HEADQUARTERS

MATCHPOINT'S CREATIVE CONSULTANCY
595, FIRST FLOOR, ALAGIRISAMY SALAI,
K.K.NAGAR, CHENNAI - 600078, TAMILNADU, INDIA
PHONE : 91-044-42128001.
EMAIL : contact@matchpointbiz.com
WEBSITE : www.matchpointbiz.com



International Transport and Logistics events 2010

01.08-17	Exhibition of yachts, small and entertainment ships <i>London Boat Show</i> London, United Kingdom www.londonboatshow.com	Выставка яхт, малых и прогулочных судов «London Boat Show» Лондон, Великобритания	03.15-18	<i>Seatrade cruise shipping convention 2010</i> Miami, USA www.cruiseshipping.net	«Seatrade cruise shipping convention 2010» Майами, США
01.10-13	12th World Cargo Alliance Annual Conference Bangkok, Thailand www.worldcargoalliance.com	12-я Ежегодная конференция всемирного альянса по перевозке грузов «World Cargo Alliance Annual Conference» Бангкок, Таиланд	03.16-17	Conference <i>The future of European Rail</i> Madrid, Spain www.marketforce.eu.com	Конференция скорых поездов «The future of European Rail» Мадрид, Испания
01.27-29	<i>Emerging Ballast Water Management Systems</i> Malmö, Sweden www.globallast.imo.org	«Emerging Ballast Water Management Systems» Мальме, Швеция	03.16-18	International terminal conference TOC 2010 Asia Šanghai, China www.tocevents-asia.com	Конференция «TOC 2010 Asia» Шанхай, Китай
01.28-29	Container ports, shipping and transport logistics exhibition and conference <i>Intermodal Asia 2010</i> Sydney, Australia www.transportevents.com	Выставка и конференция логистики грузовых портов, судоходства и транспорта «Intermodal Asia 2010» Сидней, Австралия	03.17-19	The 4 th international railway technology exhibition Exporail 2010 Moscow, Russia www.exporailrussia.com	4-я Международная железнодорожная технологическая выставка «Exporail 2010» Москва, Россия
01.29	International conference <i>The Role of Logistics on the road Asia-Europe and Wind Rose</i> awards, held by international business magazine JURA MOPE SEA Almaty, Kazakhstan www.logisticseurasia.com	Международная конференция «Роль логистики на пути Азия-Европа» и награждение международного бизнес журнала JURA MOPE SEA «Роза Ветров» Алматы, Казахстан	03.18	International airport rail conference <i>Customer growth and retention strategies on Airport Rail links</i> Edinburgh, Scotland www.airrailnews.com	Международная конференция железнодорожных дорог аэропортов «Стратегии увеличения и поддержания количества клиентов в цепочке железных дорог аэропортов» Эдинбург, Шотландия
02.03-04	Specialised trade show on logistics and transport solutions <i>Logistik & Service Austria 2010</i> Wels, Austria www.transportevents.com	Выставка логистических и транспортных решений «Logistik & Service Austria 2010» Вельс, Австрия	03.23-25	International airport terminal conference and exhibition Passenger terminal Expo 2010 Brussels, Belgium www.passengerterminal-expo.com	Международная выставка и конференция терминалов аэропортов «Passenger terminal Expo 2010» Брюссель, Бельгия
02.10-11	Transport and logistics exhibition <i>Logistik & Service</i> Hamburg, Germany www.easymarts.com	Выставка транспорта и логистики «Transport & Service» Гамбург, Германия	03.25-26	The 4 th container ports, shipping and transport logistics exhibition and conference Indian Ocean Ports & Logistics Mauritius www.transportevents.com	4-я выставка и конференция логистики грузовых портов, судоходства и транспорта «Indian Ocean Ports & Logistics» Маврикий
02.11	Conference <i>Rail freight Antwerp '10</i> Antwerp, Belgium www.railfreightconference.be	Железнодорожная грузовая конференция «Rail freight Antwerp '10» Антверпен, Бельгия	03.27-29	The 6 th international transport, logistics exhibition and conference Auto & Transport Asia Karachi, Pakistan www.transportasia.com.pk	6-я Международная выставка транспорта и логистики «Transport Asia» Карачи, Пакистан
02.24-25	International conference on ports and environment <i>Green Port</i> Stockholm, Sweden www.green-port.net	Международная выставка портов и экологии «Green Port» Стокгольм, Швеция	03.29-04.01	Conference and exhibition of cargo storage and terminal operators Stocexpo 2010 Antwerp, Belgium www.stocexpo.com	Выставка и конференция операторов грузовых складов и терминалов «Stocexpo 2010» Антверпен, Бельгия
03.02-04	Conference <i>Automotive logistics Europe 2010</i> Bonn, Germany www.automotive logisticseurope.com	Европейская конференция автомобильной логистики «Automotive logistics 2010» Бонн, Германия	04.07-08	Exhibition <i>Transport & Logistiek</i> Hertogenbosch, Netherlands www.tln.nl	Выставка «Transport & Logistiek» Хертогенбос, Нидерланды
03.07-09	World's greatest ports festival <i>Hafengeburtstag Hamburg</i> Hamburg, Germany www.hafengeburtstag.de	Всемирный фестиваль портов «Hafengeburtstag Hamburg» Гамбург, Германия	04.13-15	The 8 th international conference and exhibition on rail technology Railtex 2010 Birmingham, United Kingdom www.railtex.co.uk	Выставка железнодорожных сооружений и услуг «Railtex 2010» Бирмингем, Великобритания
03.09-10	<i>Baltic Container Conference 2010</i> Gdansk, Poland www.actiaforum.pl	Конференция Балтийских контейнеров 2010 посвящена взаимоотношениям «Мир-Европа-Балтийские страны» и специфике контейнерного бизнеса Гданьск, Польша	04.19-23	International exhibition of industry <i>Hanover Messe</i> Hannover, Germany www.hannovermesse.de	Международная промышленная выставка «Hanover Messe» Ганновер, Германия
03.09-10	Exhibition <i>Distribusjon & Logistikk</i> Oslo, Norway www.easymarts.com	Выставка «Distribusjon & Logistikk» Осло, Норвегия	04.20-22	8 th maritime networking event “Europport Romania” Constanta, Romania www.ahoy.nl	8-ое мероприятие морских объединений “Europport Romania” Константа, Румыния
			04.26-29	<i>Efficiency in cargo handling</i> Casablanca www.hannovermesse.de	«Эффективность погрузки» Отель Hyatt, Касабланка

Международные транспортно-логистические мероприятия 2010 г.

04.27-30	International conference and exhibition on transport and logistics Transrussia 2010 Moscow, Russia www.ite-expo.ru	Международная выставка и конференция транспорта и логистики « Transrussia 2010 », Москва, Россия	11.23-24	The 6 th conference and exhibition on ports, maritime and transport logistics TRANS Middle East Alexandria, Egypt www.transporthevents.com	6-я выставка и конференция грузовых портов, судоходства и логистики « TRANS Middle East » Александрия, Египет
05.13-14	International conference Industry and ecology: confrontation or consistency? and Wind Rose awards, held by international business magazine JŪRA MOPE SEA Klaipėda, Lithuania www.jura.lt	Международная конференция « Индустрія і екологія: конфронтація або згодованість? » и награждения призами бизнес журнала JŪRA MOPE SEA « Роза Ветров » Клайпеда, Литва	12.01-02	3 rd International Conference Ports & the Environment 2010 Amsterdam, the Netherlands www.millenniumconferences.com	3-я международная конференция « Порты и Окружающая среда 2010 » Амстердам, Нидерланды
05.18-20	RORO Conference Bremen, Germany www.roroex.com	Конференция RORO Бремен, Германия	12.07-09	7 th world congress on High Speed Rail UIC Highspeed 2010 Beijing, China www.uic-highspeed.com	7-й Всемирный конгресс скорых поездов « UIC Highspeed 2010 » Пекин, Китай
05.20-21	The 8 th international ports, shipping and logistics exhibition and conference Asean Ports & Shipping Ho Chi Minh, Vietnam www.transporthevents.com	8-я выставка и конференция портов, судоходства и логистики « Asean Ports & Shipping » Хошимин, Вьетнам	02.17-18 2011	6th Philippine Ports and Shipping conference 2011 Manila, Philippine www.transporthevents.com	6-я конференция филиппинских портов и судоходства 2011 Манила, Филиппины
05.24-26	4 th International maritime Exhibition and Conference Ship&Port Dubai 2010 Rotterdam, Netherlands www.shipinfo.info	4-я международная выставка морского транспорта и конференция, « Ship&Port Dubai 2010 » Роттердам, Нидерланды	03.10-13	13 th international logistics, telematics and transport exhibition Transport logistic 2011 Munich, Germany www.transportlogistic.de	13-я Международная выставка логистики, телематики, транспорта « Transport logistic 2011 » Мюнхен, Германия
05.26-27	Exhibition Distribution, Logistik & Materialh Malmö, Sweden www.easyfairs.com	Выставка « Distribution, Logistik & Materialh » Мальме, Швеция	03.10-13	Exhibition and conference for the global air cargo business Air Cargo Europe 2011 Munich, Germany www.aircargoeurope.com	Выставка и конференция воздушного транспорта « Air Cargo Europe 2011 » Мюнхен, Германия
06.01-02	4 th International Conference Port Finance & Investments 2010 Amsterdam, the Netherlands www.millenniumconferences.com	4-я международная конференция « Финансирование и инвестиции порта 2010 » Амстердам, Нидерланды	03.23-26	11 th international maritime exhibition “Europort Istanbul” Turkey, Istanbul www.europort-istanbul.com	11-я международная морская выставка « “Europort Istanbul” » Стамбул, Турция
06.07-11	Exhibition Posidonia 2010 Athens, Greece www.afea.gr/posidonia2010	Международная выставка « Posidonia 2010 » Афины, Греция	03.30-31	5th Indian Ocean Ports&Logistics conference 2011 Antananivo, Madagascar www.trasporevents.com	5-я конференция портов Индийского океана и логистики 2011 Антанариво, Мадагаскар
06.08-10	International logistics exhibition Transport Logistic China Shanghai, China www.transportlogistic-china.com	Международная выставка транспорта и логистики « Transport Logistic China » Шанхай, Китай	05.05-06	6th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping conference 2011 Chennai, India www.transporthevents.com	6-я конференция южноазиатских портов, логистики и судоходства 2011 Ченнаи, Индия
06.08-10	Conference and exhibition of European terminal operators TOC Europe Valencia, Spain www.tocevents-europe.com	Европейская выставка и конференция операторов терминалов « TOC Europe » Валенсия, Испания	05.24-26	4 th International maritime Exhibition and Conference « Ship&Port Dubai 2010 » Rotterdam, Netherlands www.shipinfo.info	4-я международная выставка морского транспорта и конференция « Ship&Port Dubai 2010 » Роттердам, Нидерланды
09.15-17	International exhibition Transit-Trans Kazakstan 2010 Astana, Kazakhstan www.transkazakhstan.kz	Международная выставка « Transit-Trans Kazakstan 2010 » Астана, Казахстан	06.01-02	9th Asean Ports & Shipping conference 2011 Ho Chi Minh City, Vietnam www.transporthevents.com	9-я конференция азиатских портов и судоходства 2011 Хо Ши Мин, Вьетнам
09.16-17	The 5 th international container ports, terminal operators exhibition and conference of Southern Asia ports Southern Asia 2010 Mumbai, India www.transporthevents.com	Выставка портов, логистики и судоходства Южной Азии « Southern Asia 2010 » Мумбай, Индия	06.16-17	6th IRU Euro-Asian Road Transport Conference & Ministerial Meeting Tbilisi, Georgia www.iru.org	6-я Евроазиатская конференция автодорожного транспорта и встречи министров IRU Тбилиси, Грузия
10.05-06	7 th International Conference & Exhibition Port & Terminal Technology 2010 Long Beach, Usa www.millenniumconferences.com	7-я международная конференция и выставка « Технологии порта и терминала 2010 » Лонг-Бич, США	06.29-07-03	International Maritime Defence Show Saint-Petersburg, Russia www.bevents.com	Международная выставка военного судоходства « Maritime Defence Show » Санкт-Петербург, Россия
10.05-07	2nd Conference & Exhibition “The future of the Russian ports” Sankt-Peterburgas, Rusija www.transtec-neva.ru	2-я конференция и выставка « будущее российских портов » Санкт-Петербург, Россия	09.14-15	9th Intermodal Africa conference 2011 Tanger, Marocco www.intermodalevents.com	9-я конференция интэрмодальной Африки 2011 Танжер, Марокко
10.28-29	Conference and exhibition on loading harbors, marine and transport logistics Intermodal Africa 2010 Cape Town, Republic of South Africa www.transporthevents.com	8-я выставка и конференция портов, судоходства и логистики Африки « Intermodal Africa 2010 » Кейптаун, ЮАР	10.20-21	6th Thai Ports&Shipping conference 2011 Thailand www.transporthevents.com	6-я конференция тайских портов и судоходства 2011 Тайланд



Common Customs Area in Russia, Belarus and Kazakhstan – new opportunities and new challenges

Russia, Belarus and Kazakhstan's presidents signed an agreement on a new three countries of the Customs Union on November 27th, 2009. A common to all three countries import tariff is introduced on January 1st, 2010; the Customs Board, chaired by Russia, will start its work.

*Gytis Vincevičius,
Spokesperson of "Linava" Association*

Based on the EU customs system

The creation of the customs union concept was based on an operating EU system of custom duties. The new members of custom union will apply the general principles of tariff regulation and cooperate on excise, customs and other charges' establishment. The changes of customs tariffs for individual product groups are also announced. The customs will increase while importing canned meat, lamb, horsemeat or clothes' accessories to Russia, but it will decline while carrying electronic goods, fur and textiles. Import of expensive cars, meat products, metal products will cost more, however – shoes, carpets or medical products – cheaper. Higher tariffs for importing goods to Kazakhstan will be applied to automobiles, household appliances, timber, medical products or refrigeration equipment, however lower tariffs will be applied to leather products and medical equipment.

Goal – improving the conditions of import

"One of the Russian Federal customs strategic goals – to improve the conditions of import and ensure faster clearance. To achieve this, an electronic reporting system is being developed and new customs control terms are established. Following legislative changes, the timing of the declaration reduces from 3 to 2 days, also the term of payment is being extended from 15 days to 4 months; currently imprescriptible truck's detention is limited to 10 days", - presented the news Vladimir Ivin, Russian Federal customs service research head, in the conference "Common Customs Area in Russia, Belarus and Kazakhstan", which took

place in Vilnius (Lithuania), on 3rd of December, 2009 and was organised by carriers' association "Linava", Lithuanian Chamber of Commerce and Lithuanian Customs.

He noted that the customs structure will assess more rigorously the risks of carried goods and will carry out more frequent inspections of customs terminals.

Control – at the external borders of the Custom Union

The internal customs control is being transferred to the customs union's external borders from the 1st of July of the following year. Cargo documentation will be inspected in every customs checkpoint, whereas automobile and cargo inspection will be monitored in special terminals connected to electronic reporting system. Igor Kolosanskiy, federal customs service customs co-head of the board, says that he puts a lot of hope to the electronic declaration system, which will considerably facilitate the transportation of goods. "This system is being effectively implemented in Russia. It will already fully operate in Belarus by 2010. Kazakhstan services are to join a little later", – interpreted the specialist.

Quick to react - win

"Those, who get familiar with the possible new customs union and its customs control principles of operation sooner, will take in more of a competitive advantage. Lithuanian carriers will be allowed to transfer their goods faster and more efficiently. They will be able to cross the border rather quickly, more favourable conditions for transit of goods will be created and the new system will also reduce current prosperous bribery", – says Valdas Gilys, Secretary-General of carriers' association "Linava".

According to him, it is not entirely clear yet, how the insurance risks and TIR Carnet systems will operate in new common customs zone, however, it is expected that it will facilitate transportation of goods.

V. Gilys warns that the customs union's establishment will tighten the customs control more – carriers will be checked not only at terminals – special mobile group of customs officials is setting up, that will check carriers throughout the common customs areas.

Also, because of the entry into force of the common customs union's code and a common transit procedure, lists, done in summer, of Lithuanian carriers unwelcome in Russia should be removed. While the new system is being developed, Lithuanian and other Eastern countries' customs are actively cooperating, however, considerable changes often bring considerable confusion. Therefore, carriers must be well prepared for change. ■

ТАМОЖНЯ



Общая таможенная территория в России, Белоруссии и Казахстане – новые возможности и вызовы

*Гитис Винцивичюс,
пресс-секретарь
ассоциации «Линава»*

27 ноября 2009 г. президенты России, Белоруссии и Казахстана подписали договор о новом таможенном союзе трех стран.

С 1 января 2010 г. для всех трех стран будет введен общий тариф на импорт товаров, свою работу начнет таможенная комиссия под председательством России.

На основе таможенной системы ЕС

Концепция таможенного союза создавалась, опираясь на действующую таможенную систему ЕС. Члены нового таможенного союза будут применять общие принципы регулировки тарифов, а также будут советоваться по вопросам установки акцизов, пошлин и других налогов. Уже опубликованы изменения таможенных тарифов на отдельные группы продуктов. Пошлины возрастут на ввоз в Россию мясных консервов, баранины, конины или



аксессуаров, но уменьшатся для транспортировщиков электронных товаров, мехов и текстиля. В Белоруссию ввоз легковых автомобилей, мясных продуктов и изделий из металла будет стоить дороже, а дешевле – обувь, ковры и медицинские препараты.

Более высокие таможенные тарифы будут применяться при ввозе в Казахстан автомобилей, бытовой техники, древесины, лекарственных препаратов и холодильного оборудования, а более низкие – к кожаным изделиям и медицинскому оборудованию.

Цель – улучшение условий для импорта

«Одна из стратегических целей таможни Российской Федерации – улучшение условий для импорта, а также обеспечение быстрого выполнения таможенных процедур. Для достижения этой цели развивается система электронного декларирования, а также утверждены новые условия по таможенному контролю. После изменений в законодательстве срок подачи декларации сократится от 3 до 2 дней, продлится срок оплаты с 15 дней

до 4-х месяцев, в настоящее время нерегулируемая задержка грузовой машины будет ограничена до 10 дней», – так на конференции «Общая таможенная территория в России, Белоруссии и Казахстане», которая была организована 3 декабря 2009 г. в Вильнюсе (Литва) ассоциацией перевозчиков «Линава», Литовской торгово-промышленной палатой и таможней Литвы, глава исследований Российской федеральной таможенной службы Владимир Ивин представил новшества. Он подчеркнул, что таможенные структуры будут строже оценивать риск транспортируемых товаров, а также будут чаще выполнять проверки на таможенных терминалах.

Контроль – на внешних границах таможенного союза

С 1 июля внутренний таможенный контроль переносится на внешние границы таможенного союза. На каждом пункте таможенного контроля будут проверяться документы на груз, а автомобильный и грузовой контроль будет проходить на специально отведенных терминалах, соеди-

ненных с системой электронного декларирования.

Игорь Колошанский, глава отдела управления таможенного сотрудничества Федеральной таможенной службы говорит о больших надеждах на систему электронного декларирования, которая значительно облегчит перевозку грузов. «Эта система эффективно осуществляется в России, к 2010 г. она будет действовать в полную силу и в Белоруссии. Немного позже должны присоединиться и казахстанские таможенники», – поясняет специалист.

Быстро реагирующие на удачу

«Те, кто быстрее всего переймет принципы функционирования нового таможенного союза и его таможенного контроля, получат большое преимущество в конкурентной борьбе. Этот союз позволит литовским перевозчикам быстрее и более эффективно перевозить товары. Они смогут быстрее пересекать границу, будут созданы более благоприятные условия для транзита грузов, новая система также уменьшит

процветающее на данный момент взяточничество», – говорит генеральный директор ассоциации перевозчиков «Линава» Валдас Гилис. По его словам, до сих пор не совсем ясно как будет действовать система страхования и TIR в новой общей таможенной зоне, однако ожидается, что она облегчит перевозку грузов.

В. Гилис предупреждает, что создание таможенного союза уже стечет таможенный контроль: перевозчики будут проверяться не только на терминалах – создаются специальные мобильные таможенные группы, проверяющие перевозчиков на всей общей таможенной территории.

Также с 1 июля, после вступления в силу общего кодекса таможенного союза и общей транзитной процедуры, должны быть упразднены созданные прошлым летом списки нежелательных литовских автопревозчиков в России.

Создавая новую систему, литовская таможня активно сотрудничает с таможнями восточных стран, однако большие перемены зачастую приносят немало путаницы, поэтому перевозчики должны быть хорошо подготовлены к изменениям.



TEN DAYS IN INDIA

Zita Tallat-Kelpšaitė

During my long-time travelling experience I understood that it was necessary to start getting acquainted with the unseen country much earlier than you decided to go there.

Some years ago I read a historical novel of Chinese origin American writer *Empress the Orchid* and *The Last Empress* with great interest. When I was walking in Beijing along the labyrinths of the Forbidden City after the international exhibition in Shanghai, I felt as if I had come to a very well known place, where the Empress Tsu Hsi in the end of XIX and the beginning of the XX century ruled China from.

Last year I somehow felt the wish to read the books by Indian origin English writer Salaman Rushdie which is valued rather controversially.

Last year JURA MORE SEA signed a Cooperation Agreement with the event organising company *Transport events* and as a result of it the geography of the distribution of the magazine became much wider.

The company which organises exhibitions and conferences in the East and Southeast Asia, Australia, and Africa, focuses its attention to ports, shipping and logistics matters.

In India, in Tamil Nadu state there took place the 4th exhibition and conference *Southern Asia 2009*. In the port-city Chennai (former Madrass) of this state, the international business magazine JURA MOPE SEA was to be presented for the first time.

I went to Chennai from Almaty just after the end of the international exhibition *TransitTransKazakhstan* and Lithuanian business mission, where the magazine was also presented.

Trial with monkeys and cobras

My friends and fellows warned me: be careful, don't walk alone, don't communicate with unknown people, avoid any physical contact, don't eat in the street and similar things, because they considered this country to be the one where I might catch not only the swine flu but you never know what.

The businessman told me: „Once I was walking with my colleague to the Indian partner to sign a contract. The text of the Contract was on a CD, and the latter was in a file under my arm. But suddenly monkey jumped up, caught the file and ran away along the top of trees. We were deprived of speech. The meeting was to take place in several minutes and the documents were at our great - grand - ancestors.

While we were looking around, a dignified man with white turban on his head appeared at the gates and said: "Have the gentlemen lost anything?" Yes, we have lost the documents which the monkey has taken! We said. The man handed the file and asked whether it was ours.

We were so happy! And the helpful owner said that he would agree to sell the documents for ten dollars if the documents were necessary for us."

It appears that in this way people earn money that own trained monkeys, bringing for their owners not only the documents but purses and other valuables as well.

According to the businessman our wild relatives are still worse than the trained clever monkeys. It is not possible to buy the stolen things from the wild monkeys, as they do not bring them to anybody and you will never know where they might take them.

So it was just one frightening story with monkeys.

The other story was about cobras...

My interlocutor tells that sometimes while you go along the street the street musician jumps up to you and starts to play littler pipe. You stare idle at the musical and when you come to yourself, you see at your feet a wriggling cobra to the music rhythm. When you at last come back to yourself again, your purse with money falls comfortably among the fold of the snakecharmer's clothes.

In this way I was prepared for the trip to India.

Alone, with the luggages full of my magazines, at midnight I come to the unknown country about which my friends had well informed me...

The country, seeking the leading positions

Of course, I also had different information about India: that it is a rapidly developing country, competing with such Asian leaders as Japan, China, and South Korea. The export of Indian products to some countries is growing more rapidly than China's, investments to the industry are bigger than to a service sector, though the latter is also well-developed. India takes 4 percent of the global market of high technologies industry.

Chennai airport met me with warnings about swine flu. The addresses of the Indian Ministry of Health urge the people to take care about this stuff.

The passengers are to complete special forms, where they are to indicate that during the last 10 days they had not visited such dangerous countries as Malaysia, Germany, and Great Britain!

Hotel taxi was waiting for me at the airport and the driver was holding a card with my name. The route from the airport to the hotel cost for me a little bit more than 300 rupees, which is about 4.5 euros!

A day before the conference we got acquainted with Chennai port. It is considered as the most important port in Tamil Nadu state and one of the five leading ports in India.

Chennai port is not a present of nature. It is an artificially created development from a small fishing port and its commercial activities enjoy the history of more than 100 years. The water depth is 13.5 m, dock pits reach 16 m. 57.49 million tons of cargo is handled in Chennai port per year. The most important types of cargo are contain-



ers, they handle 1 1433 million TEU per year, automobiles and bulk cargo: coal, iron ore. The longest elevator in India is constructed in Chennai port. This port is a leading port in India according to many other parameters.

The Director General of Chenai International Container Terminal Suresh Amrapu, when speaking at the conference, stressed that though India is living through difficult period of crisis, its people are rather optimistic. The years of independence allowed India to get strong and compete with other rapidly developing countries. Some experts even now are comparing the rising economics of India to rapid development of China and prognose for India to take the status of the second Asian country after China.

The representative office of the magazine is founded in Chenai

The fourth international exhibition and conference *Southern Asia 2009* took place in *Sheraton Park Hotel*.

In the reports of the conference there were comprehensively presented Indian ports and logistics possibilities.

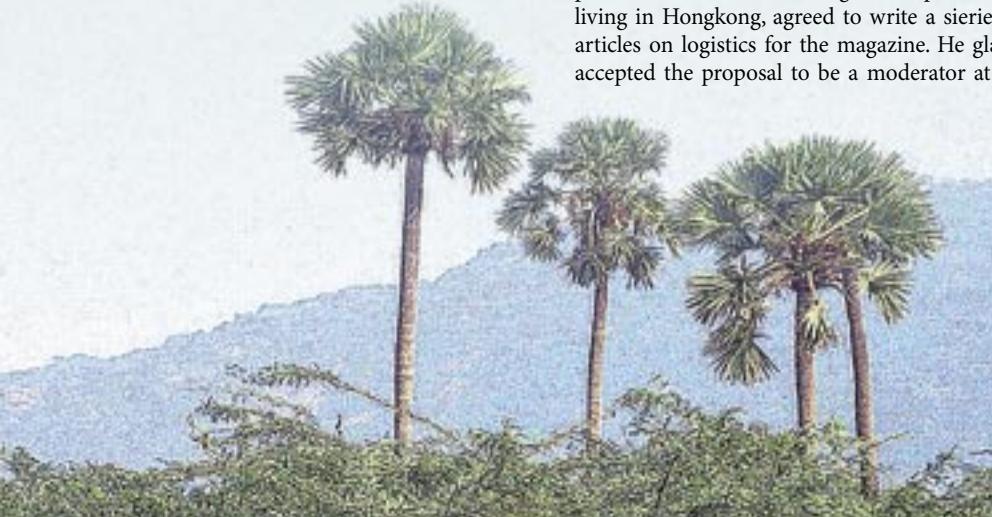
The overview of Asian logistics business was rather interesting and it was presented by *M Power Associates* director Mark Millar.

Mark is working in Asian market for many years and knows it very well and he spoke well about the mission of the magazine to unite European and Asian business. Logistics expert Millar, living in Hongkong, agreed to write a series of articles on logistics for the magazine. He gladly accepted the proposal to be a moderator at the

international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* which is going to take place on the 29th of January 2010 in Almaty (Kazakhstan) and make a presentation.

At the exhibition Indian companies had stands mostly from Tamil Nadu state, Chenai port and container terminals. There were also the representatives from Singapore, Norway, France, Italy, Belgium, the USA and Great Britain.

Lithuanian shipping, land transport, transit and logistics was represented by the international business magazine *JURA MOPE SEA*, which enjoyed great interest in this Asian country. On the second day of the conference, having already read the publication, Chenai businessmen suggested to found a representative office of the magazine in India. ▶





At the feet of the goddess Narajani



„Indian industry is rapidly growing. We produce high technology and good quality goods. India can propose goods for Europe and the whole world. We would like this magazine, as it analyses European business situation, to present Indian maritime and transport industry as comprehensively as that of Kazakhstan, China and Russia“,- said the Director of the Board of the Chamber of Trade, Industry and Commerce of India Tamil Nadu state D. V. Venkatagiri.

After the event we discussed about the activity plans and signed the agreement.

In this edition of the magazine we are including the first publication, prepared by the representative office of the magazine and present the director of the representative office Sumittra Devi.

After the conference, when travelling in India, I saw that the speeches made by the Chennai businessmen about the prosperity of industry have the firm background.

When travelling to the golden temple of the goddess Sri Lakshmi Narayani, at about 200 kilometres from Chennai, on the way there I could see big territories of factories with world -wide-known trade brands such as Nokia, Motorola and others.

Cows – participants of traffic

We shall leave business for a while and move to the spiritual space of India. Furthermore, that they are inter-connected. Religion, performance, playing, business – everything is connected. People in India say that a good businessman is a good actor and a good player. It is not surprising that namely in India chess was invented.

We are going along rather good road, the traffic here, like in Great Britain, is at the left side.

We pass small towns, where main streets are narrow and the traffic is as if in an ant-hill. In-between the big vehicles, there scurry about three-wheeled yellow cabs of jinrickshas, a kind of motor-cycles with boxes where there may sit no more than two people, but I saw there somehow sitting even five or six. The saris of the beauties of India, sitting in the motor-cycles, flutter in the air. In this swarming heap of the modes of transport the drivers of the fine cargo cars feel themselves to be rather important, having harnessed two beautiful white animals with long straight horns. I asked my driver and a guide what those animals were. The cows, madam, he explained, looking surprisingly at me.

I managed to see lots of sacred cows that feel privileged on any type of the road, but those cows were not the lazy ones that lie in the city squares and streets. Here they are real workers, but proud and beautiful.

We come to the territory of the temple. It is big with its infrastructure, parking, different trade points etc. The driver said that I was to leave my mobile phone, camera and, oh horror, my shoes!

I was looking at him with my eyes wide open and thought: bare-footed and without my phone, to say the truth, I did not even remember the name of this town. What if he left me?

Attractive fellow just smiled and said that everything would be OK, Mem.

I say good-bye to my things and together with the rest go along the barrier towards this sacred place. We pass the strictest control and scanning of things. The officers open and check not only the handbag, but also the purse, feel the body and finally open the gates of the paradise.

All around us we see a wonderful complex of gardens, fountains and flowerbeds. The place is extremely clean and tidy. In those huge gardens of the paradise I saw some women, weeding small grass.

Nostrils are tickled by pleasant odours and ears enjoy nice and soft music.

Bricks of marble are hot like a heating-board, but for the palmers the cool runners of jute are put and while going along them you feel real pleasure.

We slowly go along the covered gallery.

All this rather long way towards the golden building there are the statues of goddesses on both sides of the gallery. Next to them there are wise texts from Vedas written in the Tamil and English languages about the sense, soul and karma of life.

The golden temple itself is surrounded with water. As I later on found out, 1.5 tons of gold is put into it.

Having come up nearer, the policeman or an officer of the temple in a uniform separated me from the other palmers to narrower path. There were lots of them, they were waiting in a long queue, and I was the only one who passed them and reached the ritual place the first.

I felt a little uncomfortable and was guilty looking at the people, who were patiently waiting for their turn, but they were smiling at me with favour and I was favourably moving further on. Then I came up to the next barrier with vigilant supervisors, and I was separated once more to the other path.

There remained several steps to the goddess. But before that there was waiting one more unexpectedness – it was necessary to ford a big bowl of water, common to my and a lot of other fording before and in front of me pilgrims' feet. In this bowl there were about 3-4 buckets of water which has physically connected us...

And here is the last barrier and the last gates.

Behind them – there was a goddess with pleasant face glistening with gold and precious stones. Several half-naked men, maybe the servants of the goddess, made the movements known only to them.

At the gates there stood the supervisor – a woman and she using the principle known only to her was sorting the palmers: for some of them she allowed to touch the feet of the goddess that were covered with flowers, others she pushed to turn round and go back. Behind the gates, close to the goddess there sat people with crossed legs and they were praying. So, I thought that they were special people, as for the others the strict supervisor allowed to cast only a short glance at the goddess.

The bell rings. The people who were praining at the goddess, stood up and went. Then the strict supervisor opened the gates for me and, having softly touched my shoulder with her hand, showed me to come up to the goddess.

O God! Can it really be that I will go to the goddess with a hundred people standing in a queue



and some of the pilgrims who were not even allowed to come up to her.

Fortunately, together with me they allowed to enter four more people.

At first I tried to do the same what they were doing. Later on I got calmer and remembered the Book of Secrets that I read before the journey, and the words: believe, ask, thank.

So, following this secret and wisdom, I thank in my thoughts to all the gods known and unknown to me for everything I have; I express my desires and ask that they became true.

It is strange but in those five minutes of the audience with the goddess, many things passed in my thoughts – fulfilment and losses, joy, sorrow and hopes. It is difficult to believe that being observed by lots of eyes, I felt being only alone with myself.

Reviving India

Next day, when I was getting ready for new cognition adventures, I decided to drop in to the exchange office to change money. But it appeared that from the very morning they were not intending to open their windows.

The hour and a half that I spent waiting for the exchange office to open, was rather interesting to me. I saw the city waking up from its sleep.

Getting up from the bed we are to understand in the real meaning of this word. As I saw, the bed for a lot of people was the street itself, where everybody walks in the daytime. If a man sleeps in the street, covered with light sheet, it does not mean that he is a drunkard – there are no such people at all – or anti-social person.

The owners of small trade kiosks, or as we call them small businessmen, rest right at the closed trade kiosks or cabs covered in plastic for the night; right on the pavement, or having put some bamboo carpet. One elderly woman dressed in sari rested on a pile of bricks.

On the stairs of the temple there is a real hotel. There sleep people in the heaven of merry and happy gods. What dreams do they see? What do they think about their life? About what reincarnation do they dream in the future life?

I did not even try to make photo neither of the woman lying on bricks nor those who rested at the gates of the temple. I did not dare. It was simply awkward to get under the sheet of a man.

A little further from the stairs of a temple there dozed several dogs, a carf, there loitered an early cow.

Those who were awakened were getting ready for the trade: they were putting out spices, tomatoes, unions, coco-nuts and other fruit and vegetables on the cloth.

Maybe the beach traders spend their nights most pleasantly. The beach there is wide, from the street to the sea there is quite a long distance of dark brown sand. On this sand there is formed a labyrinth of streets and crossroads made out of kiosks and penthouses. They do not dismember them for the night and the people do not leave their goods. They spend the night right on the sand. It is warm there and from the ocean there is a pleasant breeze. As far as I understood, there in the beach live people with their whole fami-

lies. You may see the full cycle of life – from the start of the human life to the old age. I saw a young couple, close to each other going towards the sea. Maybe after the time given by the nature this young woman will carry a baby covered in a sari and cosily tightened to the mother's body. But today the other mother, sitting on the stair of the monument is braiding black and long hair of her daughter. A thin boy is leaning against his mother, takes her flap, goes next to her and shows into his small hungry mouth.

Unfortunately, I had nothing edible and even had no money – as I was waiting at the exchange office. And if I had, the travel guides always remind, that if you give to a single boy, there will immediately gather a whole crowd of them.

I was so sorry. It was touching. And shame. That I cannot help; that I cannot change.

As if a criminal I put on pace, leave the small persecutor and get into a car. The driver smiled and switched on the engine.

I can bargain in the market-place, strictly refuse the boring trader, but to resist the look of the hungry child is simply unbearable.

It is impossible to be reconciled with it.

Kanchipuram – the city of temples and silk sari

The name of this city I heard on the first day of my arrival to India.

In a lot of Chennai shops the traders when showing silk sari did not forget to stress that they were made in Kanchipuram. Travel guide presents this city as the city of nice temples and the best sari. Every second house in this town is called a silk house. It means that the weavers and traders of sari are living there. I visit some of them.

I enter and there they ask me, the same as in the temple, to take off shoes. The floor is covered with bamboo carpets. Several men are sitting on it and on the cotton cloth they spread and show picturesque sari. The real workshop is somewhere further on, and here you may see example machine as the attraction for the buyers. The owner shows sari which was only begun and still 15 days are necessary to complete it. They tell the whole silk producing history, show examples of silkworms.

If I had never been in one of the oldest China silk factories and haven't seen the growing silkworms and the whole silk producing procedure, then it might have made a bigger impression on me.

Indian silk is not equal to China silk and even Vietnam silk. It is rougher comparing to this wonderful Chinese silk thread similar to the woman's hair. But I don't know what might compete with India Cashmier wool. Hand-sown Cashmier scarf was shown to me by the youngest, twenty-five year old businessman I met, stroking it as if the hair of the dearest girl, and he is the owner of Chennai huge trade centre selling silk carpets and scarfs, by the way, reading the same books like me, the pride of Cashmier which was described so picturesquely by Rushdie.

I go to Sri Padmavathi Thayar silk house. A young man meets me. I said that I wanted to talk to the owner. He confirmed he was the owner. Then he took me to his eldest brother. We got acquainted. He told me that three generations ►





of this family were involved in the weaving of sari. Presently the business was managed by five brothers of the family. The parents are old and two sisters are married.

Five brothers in the city and in the outskirts have got 237 lumus, and I understood that they are the places of weaving, where two or three weaving machines stand. In those lumus there work around 260 people. 43 more sell sari in their own shops. It seems that it is one of the biggest or maybe the biggest weaving company in Kanchipuram city. The brothers sell their production maybe in all cities of India. They say that they do not sell their sari abroad. Probably this clothing has got good demand only in India.

How they survive in the competitive fight?

„Our sari are of good quality, natural product, strong and cheep“, - the owner tells the advantages of his business.

When asked about the Internet address, the factory man gets a little surprised. In his business card he shows his e-mail. I ask if he has got his website and why he is not showing his cloth there. He said that he doesn't need. Then I asked about the booklet with the information about the company.

„No, I do not need it“, - he acknowledges. I say that I would tell about his company in the international magazine. The owner only smiled and said "Good".

So, it is maybe the first international information for a company working for three centuries. At first I was surprised, but later on I understood, that maybe the weavers of sari do not need it. Sari is sold mainly in India, because elsewhere they are not worn commonly. Indian women do not need to open Internet websites to buy a sari. It is enough to go to the nearest shop and choose it.

Business lessons in Shiva temple

At one o'clock the temples are closed and they are opened at four o'clock. I already know that in the street at the temple you are to take off shoes and leave them there. I only wonder that nobody steals them. When I think, where to leave them, as it is really pitty to loose comfortable summer shoes that were successfully used in Athens, the capital of Greece, fields and hills of Peloponesu, Tunis desert, the tower of mosque Virgin in the capital of Azerbaijan Baku, looking at the Caspian Sea, foothills of Tian shan in Kazakhstan, splashing via the waters of rivelets in Shanghai, shyly walking along the labyrinths of the Forbidden city in Beijing, stepping along the great wonders of the world - on the pavement of the Great China wall and dancing in the wedding party in Vietnam halong Bay caves. They accumulated lots of reminiscences and still are nice and look like new ones!

Thinking on this rather delicate matter of summer shoes, a man comes up to me dressed in a white long skirt and white shirt and said resolutely: „Let's go with me, madam“.

It is strange but no questions rose before me: where we go, why we go and why with him. I only show with my eyes at my shoes.

„Later“, - one word answer was heard.

As if hypnotized by his will, I follow him. I ask

if I shall be able to make photos. To my great joy the White man said: „Yes, madam“.

The accompanying man takes me to the table where two men are sitting and shows that here I may to take off my shoes. I am happy seeing that here my summer shoes will be safe and will not lash around with other sandals.

A man with a skirt shows with his hand to follow him, stopping at more interesting places to his mind. The temple is more than 1500 years old. All its columns are forged from the monolite of stone. Each is hammered with different ornaments, figures depicting the life of gods. I find out, that it is a temple of the god Shiva, that in March there take place huge dance festivals. Thousands of people dance in favour of the god Shiva and his wife goddess Parvate.

Later I say to the man accompanying me that his gods are happier and more joyful than ours, that by paring to him we do not dance and have pleasure, but we do penance and cry. The man says that he knows about our god.

After a long walk along the labyrinths of columns we come up a chapel where some action is taking place.

Half-naked, in a skirt, and with coloured face is fumigating and almost singing his prays. A group of people is waiting for coming up to him. He smears on the forehead red pulver.

The guide asks me to wait. I obediently step to the wall. When all the Lord's Annoited go out, the White man shows me to go to the Sacred man. I come up. He starts to pray out loud later he asks my name and in-between says some words. When talking he picks the flowers that have sharp but pleasant scent, puts them close to the fire, and puts the blossom-leaf on each part of Shiva body. A handful of blossom-leaves he pours into my hand and asks to put hands like paring and in this way keep the blossom leaves and go around the chapel (maybe it has the other name, but I sure the word I know). The White man goes together with me.

When I finish the whole circle I see the other palmers having come back. One Solid man from the group greets me in such a pleasant and joyful manner that I think that maybe he is one from the conference. Before leaving, he puts his hands so as to show respect and gratitude and bows to me. I return to the Sacred man. Now he smears my forehead with red pulver saying, that it is a sign of a long and happy life and on my neck he puts a garland of white scenting flowers. Then, praying out-loud he puts and keeps for a long time a wonderful crown. Later he asks if I have children. The god Shiva with his wife care for fertility matters. In this temple there is a special place where women come to ask for happy marriage, fertility and unpainful giving birth.

I answer that I have. He says that he is praying for my children to have long and happy life and, having poured a package of this red pulver, hands it to me, saying, that it is for my children.

When all rituals are over, my guide - the White man - in a business voice says : "Two hundred rupees".

So, I think that for long and happy life for me and my children nothing is regretful. I give money to the sacred man. He says to me something,



A dance of pray

but I do not understand. The guide explains to me: „It's sacrifice to the god Shiva“. I thought that two hundred rupees was for the god, but it was not so.

I think what I should give to the god Shiva, as it is not convenient to give some trifles. As if having heard my thoughts the guide said: "Give some small money".

At the feet of Shiva I put twenty rupees. The guide nods that everything is OK. Having put my hands respectively I bow to the Sacred man and we go out.

The rest time up to 4 o'clock has begun and in the huge temple there was only me and its servants.

One of the servants comes up to us. My guide says: "Two hundred rupees to him".

I am a bit lost, but it is not the time to bargain, because I had to do it before going to the god Shiva. I had no small money and took out five hundred rupees. The White man said calmly: "Don't be afraid, he will change it. I am together with you".

How you can be calm.

Huge, iron gates of the temple are closed tightly and bolted with thick wooden log. In this vast forest of stone columns and dark labyrinths of cool corridors there are no visitors, only the servants and me. But the god Shiva and his wife are with me.

Several minutes later the servant really returns having changed my five hundred rupees by ten coupers. Soon I understand why.

I count two hundred rupees, give it to him for what I don't know and we go further. We come up to one more servant. My guide says: "Twenty rupees".

I cannot step back.

The White man takes me to the places where the angle of making photos is good and I really make good photos as much as I wish.

Finally we come up to my summer shoes.

„Ten rupees“, - says the guide bending his head towards the side of the man who was taking care of my summer shoes.

I give the money and bow.

Already with my shoes on, the White man takes me via the empty territory of the temple and shows other objects. Saying good bye in the business-like voice he says: "Five hundred rupees".

It is the payment for him. In fact, two times more than the price for the foreigner to enter the Golden Temple. But there I had no guide and I couldn't take photos...

I am surprised by myself. I was bargaining for each rupee, and this man in a soft and pleasant manner, but also professionally as if took all the benefits of my bargains.

I understood that I can only learn from him. Playing and business. And the knowledge has got price.

Almost leaving the gates there appears before my eyes a Boring man who shouts that I am to pay for taking photos and requires one hundred rupees from me.

„I am with him“, - coldly and respectfully I show with my head towards the White man and proudly pass via the gates. The Boring man becomes silent immediately.

When taking photos of the other temple, a half-naked man with decorated face comes up to me. He says that he is a brahmana and suggests showing the temple. I thank him and say that I have already been shown one temple.

Having noticed a red spot on my forehead he explains: "But you have seen the temple of the god Shiva, and here is the temple of the god Vishna."

To say the truth, I don't know the difference between them, but I know for sure that I am not ready to spend as much rupees as for the god Shiva home. I say something similar to the pleasant brahmana. He says that the temple of the god Vishna is not so poor and it does not ask for money. "Your pleasure is my pleasure", - he says.

So I think why not to give pleasure for such a sacred man.

Well, I say, if you suggest, I will not offend the god Vishna and visit his home.

Brahmana - is a good teller and more beautiful than the White man of Shiva temple, but he has no charisma and some power forcing you to obey unconditionally, therefore, I myself decide on the payment for a rather interesting excursion. And it is not, unfortunately, what the brahmana expected. Nothing to do. The lesson of the White man was valuable and I learn quickly.

The temple is really wonderful and the sculptures, forged two thousand years ago - is the work of the most talented masters. The stone as if metal when touch, it sounds with different tones, in spite of the place you touch. In this stone of monolith among the figures the small holes are left where the incenses are put. It is a real jeweller's work as if not a gigantic columns were made but a subtle decoration for a soft neck of a woman. Great advantage of the story is that I can take lots of photos. I am even allowed to climb on the platform where the wedding couples are blessed and where the ritual dance is being danced during the ceremony of adoration of the god Vishna.

Having heard the word dance, I cannot control myself and start to dance on the platform. Brahmana takes photos with me and the supervisors dreaming on the stone floor are looking at me with surprise.

I feel very well by dancing barefooted on the cool stone lumps, where they danced a hundred, a thousand, and two thousand years. And they will dance there several more millenniums. I think that I really can adore gods by dancing much better than repeating that I am guilty, guilty, and very much guilty. You can put into the dance more than you can express by banal words.

I would very much like to dance during the ceremonies as the hero Aurora in Salomon Rushdie novel "The last breath of the Moor".

This was the last, the tenth day that I spent in India.

They were not those "Ten days that shook the world" as the American writer John Reed described in his book, of course, where he wrote about the Russian revolution. But my ten days in India have significantly shaken me. I checked my several internal thoughts and made several conclusions.



ДЕСЯТЬ ДНЕЙ В Индии

Зита Таллат-Кялпшайт

Имея многолетний опыт путешествий, я поняла, что знакомиться с еще не изведенной страной начинаешь значительно раньше, чем решаешь туда поехать.

Несколько лет назад я с большим интересом прочитала исторические романы американки китайского происхождения Анчи Мин (Anchee Min) «Императрица Орхидея» и «Последняя императрица». Когда по завершении международной выставки в Шанхае отправилась в Пекин и бродила по лабиринтам Запретного города, я чувствовала себя словно попавшей в хорошо знакомое место, где в конце XIX в. и начале XX в. Китаем правила императрица Цы Си. В прошлом году мне почему-то захотелось перечитать книги противоречиво оцениваемого английского писателя индийского происхождения Салмана Рушди (Salman Rushdie).

И тогда же журнал JURA MORE SEA подписал договор о сотрудничестве с компанией «Transport events», занимающейся организацией мероприятий, и значительно расширил географию распространения журнала.

Компания, организующая выставки и конференции в Восточной и Юго-Восточной Азии, Австралии, Африке, концентрирует внимание на вопросах портов, судоходства, логистики.

В индийском штате Тамил-Наду состоялась 4-я выставка и конференция «Southern Asia 2009». В городе-порте этого штата Ченнае (бывший Мадрас) впервые в этом регионе должна была состояться презентация международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA.

В Ченнаи я направлялась из Алматы, сразу по окончании международной выставки «TranzitTransKazakhstan» и литовской бизнес-миссии, где был представлен и журнал.

Испытание обезьянами и кобрами

Друзья и приятели предупредили: будь осторожна, одна не ходи, не общайся с незнакомыми людьми, избегай любого физического контакта, на улице не ешь и тому подобное, поскольку это якобы страна, где можно заразиться не только свиным гриппом, но и еще невесть чем.

Серьезно напугала история, рассказанная в Казахстане одним бизнесменом.

«Идем с коллегой, - рассказывал он, - к партнеру-индусу подписывать контракт. Текст договора записан на CD, а последний – в папке, которую бизнесмен несет под мышкой. Вдруг подскакивает обезьяна, хватать эту папку и уносится по деревьям. Бизнесмены стоят, лишившись дара речи. Через несколько минут встреча, а документы – у потомков наших предков.

Пока они озираются по сторонам, из ворот выходит благообразный мужчина в белом тюрбане и спрашивает: «Господа что-то потеряли?». Да, говорят, потеряли, обезьяна стащила документы. Мужчина показывает папку и спрашивает: не эти ли?

Эти, радуются бизнесмены, а услужливый хозяин говорит: если господам они нужны, то за 10 долларов он согласен их продать».

Оказывается, так зарабатывают люди, имеющие дрессированных обезьян, приносящих своим хозяевам не только документы, но и кошельки.

Однако, по словам бизнесмена, еще хуже ученых обезьян их дикие сородичи. У тех даже выкупить невозможно, потому что украшенные вещи они никому не приносят и неизвестно куда их утаскивают.

Другая история – с кобрами.

Мой собеседник рассказал: идешь по улице, к тебе подскакивает уличный музыкант и начинает играть на дудочке. Ты заслушиваешься, а опомнившись, видишь у своих ног раскачивающуюся в такт музыке кобру. Пока от испуга ловишь ртом воздух, твоя сумка с кошельком уютно устраиваются в складках одежды помощников местного факира.

Так меня подготовили к поездке в Индию.

Одна, с большими чемоданами, загруженными журналами, в полночь прилетела в столь нелепо-приятно представленную мне незнакомую страну.





Страна, стремящаяся к лидерству

Конечно, у меня была и другая информация об Индии: что это быстро развивающаяся страна, равняющаяся на таких азиатских лидеров, как Япония, Китай, Южная Корея. Экспорт индийских изделий в некоторые страны растет быстрее китайских, инвестиции в промышленность кое-где больше, чем в сферу услуг, хотя и последняя великолепно развита. Со своей индустрией высоких технологий Индия занимает 4% мирового индустриального рынка.

Аэропорт Ченнаи встречает, пугая свиным гриппом. В своем обращении министерство здравоохранения Индии призывает людей осторожаться этой заразы.

Пассажиры должны заполнить специальные бланки, где обязаны указать, что в течение 10 последних дней не были в таких опасных странах, как Малайзия, Германия, Великобритания и др.

В аэропорту меня уже ждали гостиничное такси и водитель с написанной на табличке моей фамилией. Поездка от аэропорта до отеля стоила чуть больше 300 рупий, это примерно 4,5 евро!

За день до конференции мы познакомились с портом Ченнаи. Он считается важнейшим в штате Тамил-Наду и является одним из пяти индийских портов-лидеров.

Морской порт Ченнаи – не подарок природы. Это порт, искусственно созданный на месте небольшого рыбачьего порта, история его коммерческой деятельности насчитывает уже более 100 лет. Глубина акватории – 13,5 м, под докавами – 16 м. За год порт Ченнаи переваливает 57,49 млн тонн грузов. Основные грузы – контейнеры, которых за год перегружают 1 1433 млн TEU, автомобили и насыпные грузы: каменный уголь, железная руда. В Ченнае построен самый длинный в Индии элеватор. Этот порт является лидирующим в Индии и по многим другим параметрам.

Генеральный директор международного контейнерного терминала Ченнаи Суреш Амирапу (Suresh Amirapu), выступая на конференции, отметил, что хотя Индия сейчас переживает трудные времена кризиса, ее люди настроены оптимистично. Годы независимости позволили Индии твердо встать на ноги и равняться на другие быстро развивающиеся страны. Некоторые эксперты уже сейчас сопоставляют растущую экономику Индии с развитием Китая и прогнозируют Индии статус второй после Китая страны в Азии.



В Ченнае основано представительство журнала

Четвертая международная выставка и конференция «Southern Asia 2009» прошла в отеле «Sheraton Park Hotel».

В докладах конференции подробно представлены возможности индийских портов и логистики.

Заинтересовал обзор азиатского бизнеса логистики, который сделал директор «M Power Associates» Марк Миллар (Mark Millar).

Этот специалист, много лет работающий на азиатском рынке и великолепно знающий его, тепло отзывался о миссии журнала объ-

единять бизнес Европы и Азии. Живущий в Гонконге эксперт по логистике М. Миллар согласился написать для журнала серию статей по вопросам логистики. Он также охотно принял предложение быть модератором международной конференции «Роль логистики на путях Азия-Европа», которая состоится 29 января 2010 г. в Алматы (Казахстан) и выступить на ней с докладом.





На выставке свои стенды оборудовали индийские компании, в основном штата Тамил-Наду, порт Ченнаи и его контейнерные терминалы. Были и представители Сингапура, Норвегии, Франции, Италии, Бельгии, США, Великобритании.

Литовское судоходство, наземный транспорт, транзит, логистику представлял международный бизнес-журнал JURA MOPE SEA, который в этой азиатской стране вызвал немалый интерес. На второй день конференции, уже прочитав издание, бизнесмены Ченная предложили мне учредить в этом городе представительство журнала.

«Промышленность Индии растет быстрыми темпами. Мы производим товары высокой технологии и хорошего качества. Индии есть что предложить Европе и миру. Мы бы хотели, чтобы в этом журнале, анализирующем ситуацию в евроазиатском бизнесе, морская и транспортная индустрия Индии была представлена так же исчерпывающе, как индустрия Казахстана, Китая или России», - сказал директор совета Индийской торгово-промышленной и ремесленной палаты штата Тамул-Наду Д.В.Венкатари (D.V.Venkatari).

После мероприятия мы обсудили планы деятельности и подписали договор.

В этом номере журнала предлагаем вашему вниманию первую публикацию, подготовленную представительством журнала в Индии, и представляем директора представительства Сумиттра Деви (Sumittra Devi).

После конференции, путешествуя по Индии, я увидела, что высказывания бизнесменов Ченная о расцвете промышленности имеют реальное основание.

По пути в золотой храм богини Шри Лакшми Нараяни (Sri Laksimi Narayani), расположенный примерно в 200 километрах от Ченная, вдоль дороги виднелись огромные фабричные территории с хорошо известными в мире товарными знаками, такими как «Nokia», «Motorola» и другими.

Коровы – участницы дорожного движения

Ненадолго оставим бизнес и перенесемся на духовные просторы Индии. Тем более что это тесно взаимосвязано. Религия, театр, игра, бизнес – все переплетено. Индийцы говорят, что хороший бизнесмен является хорошим актером и хорошим игроком. Неудивительно, что именно в Индии изобретены шахматы.



Едем по достаточно хорошей дороге. Движение здесь левостороннее, как в Великобритании.

Проезжаем небольшие городки, где главные улицы узенькие, а движение – как в муравейнике. Среди больших машин снуют трехколесные кэбы рикши, такие мотоциклы с будками, вмещающими не более двух человек, но я видела каким-то образом втиснувшихся в них и пятерых или даже шестерых. Развеиваются сари сидящих на мотоциклах красоток-индianок. В этом сонме транспортных средств очень важными себя чувствуют и возницы славных грузовых повозок, запрягшие по два красивых белых животных с длинными прямыми рогами. Спрашиваю своего водителя, что это за животные. Коровы, мэм, - удивленно смотрит он на меня.

Я уже успела увидеть множество священных коров, которые чувствуют себя привилегированными на дороге любого значения, но это не те ленивицы, полеживающие в городских скверах и на улицах. Это настоящие труженицы, однако гордые и красивые.

Въезжаем на территорию храма. Она огромная, со своей инфраструктурой, парковкой, разными торговыми точками и прочим. Водитель говорит, что я должна оставить в машине мобильный телефон, фотоаппарат и, о ужас, свою обувь!

Смотрю на него выпучив глаза и думаю: босая и без телефона? Честно говоря, даже названия этого городка толком не запомнила. А если он скроется?

Симпатичный парень улыбается и говорит: все будет OK, мэм.

У ног богини Нараяни

Расстаюсь со своими вещами и по огороженному проходу вместе со всеми направляюсь к святому месту. Проходим строгий контроль и сканирование вещей. Полицейские открывают и проверяют не только сумочку, но и кошелек, ощупывают тело и наконец отворяют райские врата.

Вокруг изумительный комплекс садов, фонтанов, цветников. Невероятно чисто и опрятно. В этих огромных райских кущах кое-где на корточках сидят женщины и по одному стебельку вырывают не к месту проросшую траву.

Ноздри щекочут экзотические ароматы, а слух радует нежная, приятная музыка.

Мраморные плитки горячие, словно кухонная плита, однако для паломников расселены прохладные джутовые дорожки, и идя по ним босиком, испытываешь настояще удовольствие.

Медленно шагаем по крытой галерее.

На протяжении всего довольно-таки продолжительного пути к золотому строению по обе стороны галереи нас сопровождают статуи богинь. Возле них – разные мудрые ведические тексты, написанные на тамильском и английском языках, о смысле жизни, душе, карме.

Сам золотой храм окружен водой. Как я позднее узнала, на него ушло 1,5 тонны золота.

Когда подхожу ближе, полицейский или служитель храма в униформе отделяет меня от других паломников и направляет на узенькую дорожку. Их было много, они ждали в длин-

ной очереди, а я одна-единственная на этой своей дорожке всех обогнала и быстрее всех оказалась у культового места.

Чувствуя себя немного неловко, виновато поглядываю на терпеливо ждущих очереди людей, однако они благосклонно улыбаются мне, поэтому почтительно двигаюсь дальше. Прохожу еще одно ограждение с бдительными контролерами, и меня еще раз проводят на отдельную дорожку.

Остались последние шаги до божества. Однако сначала меня поджидала еще одна неожиданность – надо пройти через большую миску с водой, общую для моих ног и ног множества идущих со мной и прошедших до меня пилигримов. Этот чан, вмещающий примерно 3-4 ведра воды, почти физически объединил нас...

И вот последнее ограждение.

За ним – сверкающее золотом и драгоценными каменьями божество с приятным лицом. Несколько обнаженных по пояс мужчин, может, служители богини, выполняют понятные только им движения.

У калитки стоит служительница и по какому-то только ей одной известному принципу сортирует паломников: одним позволяет прикоснуться к оплетенным золотыми цветами, по-видимому, стопам богини, других сразу же рукой подталкивает развернуться и идти обратно. За калиткой возле самой богини в позе лотоса сидят и молятся несколько человек. Ну, думаю, это какие-то помазанники, другим строгая смотрительница лишь ненадолго разрешает взглянуть на богиню.

Звенит колокольчик. Люди, молившиеся возле богини, встают и, поклонившись, уходят. Тогда строгая служительница открывает мою калитку и, легко дотронувшись до плеча, показывает, чтобы я шла к богине.

О Боже! Неужели я одна, под сотней взглядов ожидающих в очереди и не допущенных к богине пилигримов, подойду к ней?

К счастью, вместе со мной из-за другой ограды впускают еще четверых.

Сначала пытаюсь делать то, что и они. Потом успокаиваюсь, вспоминаю Книгу тайн, которую прочитала перед самой поездкой, и слова: верь, проси, благодари.

Итак, руководствуясь этой тайной мудростью, мысленно благодарю всех известных и неизвестных мне богов за то, что у меня есть, излагаю свои желания и прошу, чтобы они сбылись.

Странно, но за эти, скорее всего, пять минут аудиенции у богини в голове проносится очень многое – обретения и потери, радости, печали, надежды. Трудно поверить, что под столькими взглядами я чувствую себя наедине с собой.

Пробуждающаяся Индия

На следующий день, готовясь к новым познавательным приключениям, решаю заглянуть в пункт обмена валюта и обменять деньги. Однако, оказывается, они с утра не спешат открывать свои окошки.

Полтора часа ожидания открытия пункта обмена были довольно интересными. Я увидала просыпающийся, только что встающий с постели город.



Встающий с постели – это надо понимать в самом прямом смысле. Как я убедилась, для множества людей постель – та же улица, по которой все ходят днем. Если человек лежит на улице, накрывшись легкой простыней, это не означает, что он какой-то пьяница – таких здесь вообще, наверное, нет – или какой-то асоциальный тип.

Владельцы маленьких торговых киосков или, как у нас принято говорить, мелкие предприниматели отдыхают здесь же возле своих закрытых торговых точек и тележек, обвязанных на ночь пластиком. Лежат прямо на мостовой или подстелив какой-нибудь бамбуковый коврик. Одна пожилая, замотавшаяся в сари женщина, я видела, отдыхала, свернувшись на куче кирпича.

На ступенях храма, можно сказать, настоящая гостиница. Спят люди под сенью сонма своих веселых, счастливых богов.

Какие сны им сняться? Что они думают о своей жизни? О какой реинкарнации мечтают в следующей жизни?

Я не решилась фотографировать ни лежащую на кирпичах женщину, ни отдыхающих у ворот храма. Рука не поднялась. Просто неприличным показалось залезать человеку под одеяло.

В некотором отдалении от ступеней храма дремлют несколько собак, теленок, бродит ранняя корова.

Те, кто уже проснулся, не спеша готовятся к торговле: здесь же на улице стелят какую-нибудь мешковину, раскладывают на ней специи, помидоры, лук, кокосы и другие овощи и фрукты.

Наверное, приятнее всех ночь проводят торговцы с пляжей. Пляжи здесь широкие, от улицы до моря – немалый отрезок дороги из темно-коричневого песка. На этом песке из разных киосков, тележек, лачужек формируется самобытный лабиринт улочек и переулков. На ночь их никто не разбирает и люди не оставляют свои товары. Они nocturne здесь же на песке. Ведь тепло и сухо, от океана дует приятный ветерок. Насколько я поняла, на пляже живут целые семьи. Здесь можно увидеть весь жизненный цикл – от зарождения жизни до глубокой старости. Я видела юную парочку, в обнимку идущую к морю. Наверное, в установленные природой сроки эта молодая женщина уже понесет заплеленного в сари, уютно прикрепленного к телу матери младенца. А сегодня другая мать, сидя на ступеньке монумента, заплетает черные, длинные косы своей дочурки. Тошенький мальчуган подбирается ко мне, цепляется за полу, идет рядом и показывает на свой маленький голодный ротик.

К сожалению, у меня нет ничего съестного и даже нет денег – еще жду открытия обменного пункта. Да если бы и были, все гиды предупреждают: дашь одному – вокруг тебя моментально соберется целая орава попрошайек.

Мне грустно. И стыдно. Что не могу помочь. Что не могу ничего изменить.

Словно какая-то преступница, ускоряю шаг, отрываюсь от маленького преследователя и забираюсь в машину. Водитель понятливо улыбается и включает двигатель.

Могу торговаться на базаре, строго дать от-



пор на зойливому торговцу, но выдержать взгляд голодного ребенка невыносимо.

С этим невозможно смириться.

Канчиપурам – город храмов и шелковых сари

Название этого города я узнала в первый же день приезда в Индию.

Торговцы большинства магазинчиков Ченная, показывая шелковые сари, не забывали подчеркнуть, что они изготовлены в Канчиપураме. Гид также представляет этот город как город прекрасных храмов и лучших в Индии тканых сари. Чуть ли не каждый второй дом в этом городке называется домом шелка. Это означает, что здесь живут ткачи и торговцы сари. Посещаю нескольких из них.

Захожу внутрь, а здесь мне, словно в храме, велят разуться. Полы устелены бамбуковыми коврами. На них сидят несколько мужчин и на хлопчатобумажной подстилке раскладываются, показывают разноцветные шелковые сари. Сам цех где-то поодаль, а здесь только один показательный станок в качестве развлечения для покупателей. Владелец показывает начатое сари, для тканья которого требуется 15 дней. Рассказывает всю историю рождения шелка, показывает образцы шелкопряда.

Если бы я не побывала на одной из старейших шелковых фабрик Китая и не видела роста шелкопряда и всю процедуру изготовления шелка, может, это произвело бы большее впечатление.

Индийский шелк не идет в сравнение с китайским и, пожалуй, даже с вьетнамским шелком. Он более грубый по сравнению с тем изумительным китайским шелком, подобным по нежности женским волосам. Зато с индийской кашмирской шерстью вряд ли может тягаться

какая-либо другая. Кашмирские вышитые шали ручной работы, которые, нежно поглаживая словно волосы любимой, показал самый молодой встреченный мною предприниматель, двадцатипятилетний владелец огромного торгового центра шелковых ковров и шалей Ченная, кстати, как и я, читающий те же книги, – гордость Кашмира, который так образно описал С.Рушди.

Отправляюсь в шелковый дом Шри Падмавати Тайар (Sri Padmavathi Thayar). Меня встречает юный паренек. Говорю, что хочу видеть владельца. Сообщает, что это он и есть. Затем ведет к старшему брату. Знакомимся. Он рассказывает, что ткачеством сари занимаются уже три поколения его семьи. Сейчас этим бизнесом владеют пятеро братьев. Родители уже старые, а две сестры – замужем.

У пятерых братьев в городе и за городом имеется 237 лумов, я поняла, что это ткацкие места, где стоят станки – где один, а где – два, три. В этих лумах работают 260 человек. Еще 43 торгуют сари в собственных магазинчиках братьев. Похоже, что это одно из крупнейших мест. И самое крупное предприятие по ткачеству сари в городе Канчиપурам. Свою продукцию братья продают, наверное, во всех городах Индии. Говорят, что за границей сари не торгуют. Видимо, это одеяние пользуется спросом только в Индии.

Как выдерживают конкурентную борьбу?

«Наши сари – очень хорошего качества, из натуральных тканей, крепкие и недорогие», – перечисляет преимущества своей продукции владелец.

На вопрос, каков интернетовский адрес его предприятия, фабрикант немного удивляется. На своей визитной карточке он показывает адрес электронной почты. Спрашиваю, неужели у вас нет своего портала, где вы показываете



ете образцы тканей. Нет, отвечает. Так, может, есть какой-нибудь буклет с информацией о предприятии?

«Нет, мне это не нужно», - признается он. Говорю, что расскажу о его предприятии в международном журнале. Владелец сдержанно улыбается и говорит: «Хорошо».

Это, пожалуй, первая публичная информация о предприятии, действующем в течение жизни трех поколений. Сначала удивляюсь, а потом понимаю, что, пожалуй, ткачам сари она и не нужна. Они торгуют только в Индии, потому что больше сари нигде не носят. Чтобы купить сари, индийским женщинам не надо рыскать по интернет-порталам. Достаточно зайти в ближайший магазинчик и выбрать.

Уроки бизнеса в храме Шивы

В час храмы закрывают и открывают только в четыре. Я уже знаю, что возле храма на улице надо разуваться и оставлять обувь. Только удивляюсь, что ее никто не ворует. Пока раз-

мышляю, где бы их безопасно оставить, потому что жалко был бы лишиться таких удобных босоножек, которые успешно обошли столицу Греции Афины, поля и горы Пелопоннеса, пустыню Туниса, в столице Азербайджана Баку поднимавшиеся на Девичью башню, глядящую на Каспийское море, шагавшие по предгорьям Тянь-Шаня в Казахстане, шлепавшие по ручейкам в Шанхае, скромно бродившие по лабиринтам Запретного города в Пекине, по мостовой чуда света – Великой Китайской стены и отплясывавшие на свадьбе во Вьетнаме на скале бухты Халонг. Они хранят множество воспоминаний и все еще великолепны и выглядят как новые.

Пока я обдумываю этот очень важный вопрос, ко мне подходит мужчина в белой юбке и белой рубашке и очень решительно говорит: «Пойдем со мной, мадам».

Странно, но у меня даже не возникает вопрос: куда идем, зачем идем, почему с ним.

Я только взглядом указываю на босоножки на своих ногах.

«Потом», - следует односложный ответ.

Словно загипнотизированная, следую за ним. Спрашиваю, смогу ли фотографировать. К моей величайшей радости Белый мужчина отвечает: «Да, мадам».

Провожатый подводит меня к столику, за которым сидят двое мужчин, и показывает, что здесь я должна разуться. Радуюсь, что мои босоножки будут в безопасности и не станут валяться вместе со всякими чужими сандалиями.

Мужчина в юбке жестом указывает мне следовать за ним, останавливаясь возле наиболее интересных, на его взгляд, мест. Храму более 1500 лет. Все его колонны вытесаны из монолитного камня. Каждая украшена выдолбленными орнаментами, фигурами, изображающими жизнь богов.

Узнаю, что это храм бога Шивы, что в марте здесь проходит грандиозный фестиваль танцев. Тысячи людей танцуют в честь бога Шивы и его супруги богини Парвати.

Говорю своему спутнику, что его боги намного веселее и счастливее нашего, что, молясь ему, мы не танцуем и ликуем, а каемся и рыдаем. Мой спутник подтверждает, что знает о нашем боге.

Долго блуждая по лабиринтам из колонн, подходим к часовенке, в которой происходит какое-то действие.

Полубоскожий мужчина в юбке с разрисованным лицом воскуривает благовония, напевно читает какие-то молитвы. Группка людей ждет, чтобы подойти к нему. Он мажет им на лоб красный порошок.

Гид велит мне подождать. Послушно отхожу к стене. Когда все помазанные уходят, Белый мужчина жестом показывает мне подойти к Святому мужчине. Подхожу. Он начинает громко читать какую-то молитву, потом спрашивает мое имя и постоянно вставляет его в свои слова. Говоря, общипывает очень остро и приятно пахнущие цветы, подносит их к огню, по лепестку укладывает возле разных частей тела Шивы. Горсть лепестков сыплет мне в руки, велит сложить их словно для молитвы и так, держа цветы, обойти вокруг часовенки (наверное, она называется иначе, но я использую то слово, какое мне известно). Белый мужчина идет рядом.

Когда обхожу круг, вижу вернувшихся других паломников. Один Солидный мужчина из той группы выглядит очень обрадованным при виде меня. Он так вежливо и радостно здоровается, что я решаю, что это какой-то знакомый с конференции. Уходя, он складывает руки в знак уважения, благодарности и покорности и кланяется мне.

А я возвращаюсь к Святому мужчине. Теперь он мажет мой лоб красным порошком, говоря, что это знак долгой и счастливой жизни, а на шею вешает гирлянду из белых ароматных цветов. Потом, громко молясь, надевает и долго держит на моей голове изумительную корону. Затем спрашивает, есть ли у меня дети. Дело в том, что бог Шива со своей супружкой очень заботится о деторождении. В этом храме есть специальное место, куда женщины приходят просить о счастливом браке, детях, безболезненных родах.

Отвечаю, что есть. Он говорит, что молит для



моих детей долгую и счастливую жизнь и, насыпав в пакетик тот красный порошок, подает мне со словами, что это для моих детей. Когда все эти обряды заканчиваются, мой спутник, Белый мужчина, таким же деловым тоном произносит: «Двести рупий».

Ну, думаю, за долгую и счастливую жизнь для меня и моих детей не жалко. Подаю деньги Святому мужчине. Он что-то говорит мне, но я не понимаю. Спутник объясняет: «Это пощертование богу Шиве». Я думала, что две струпий и предназначаются для бога Шивы, но оказывается, что нет.

Думаю, сколько нужно богу Шиве, ведь неловко такой важной персоне дать какую-то мелочь. Словно услышав мои мысли, спутник подсказывает: «Немного мелочи».

Кладу у ног Шивы двадцать рупий. Спутник кивает: все хорошо. Уважительно сложив руки, кланяюсь Святому мужчине, и мы уходим.

Началось продолжающееся до 4 часов время отдыха, и в огромном храме остались только я и его служители.

К нам подходит еще один служитель. Мой спутник кратко говорит: «Двести рупий ему».

Я немного растеряна, но не время торговаться, надо было делать это еще до того, как подошла к богу Шиве. Мелочи у меня не было, достаю пятьсот рупий. Белый мужчина серьезно говорит: «Дайте ему, он разменяет. Не бойтесь, я с вами».

Куда уж тут бояться.

Огромные, тяжелые металлические ворота храма наглухо закрыты и заперты на толстый деревянный засов. В этом необъятном лесу каменных колонн и лабиринтах темных, прохладных коридоров – ни одного посетителя, только служители и я. Но бог Шива и его заболтавшая супруга со мной.

Через несколько минут служитель действительно возвращается, разменяв мои пятьсот рупий на десятки. Вскоре понимаю, зачем.

Отсчитываю ему не разменянные две струпий, не знаю за что благодарю, и мы направляемся дальше. Подходим еще к одному служителю. Мой спутник деловито произносит: «Двадцать рупий».

Отступать некуда.

Белый мужчина ведет меня к местам, где интересный ракурс для фотографирования, и я действительно фотографирую, сколько душе угодно.

Наконец приближаемся к моим босоножкам.

«Десять рупий», – говорит спутник, небрежно кивнув головой в сторону Хранителя босоножек.

Подаю, благодарю, кланяюсь.

Меня, уже обувшуюся, Белый мужчина ведет через опустевшую территорию храма, показывает другие его объекты. Прощаясь, так же с достоинством, деловито говорит: «Пятьсот рупий».

Это вознаграждение, предназначенное для него. Кстати, вдвое больше, чем стоимость билета для иностранца в Золотой храм. Но ведь там у меня не было провожатого и я не могла фотографировать...

Сама себе удивляюсь. Везде торговалась за каждую рупию, а этот мужчина спокойно, хо-

лодно и одновременно мягко и вежливо, достойно и очень профессионально словно отнял у меня все возможности для торга.

Я поняла, что могу у него только поучиться. Игра и предприимчивости. А наука стоит недешево.

Когда я выходила через ворота, которые уже отворялись прямо передо мной, подскочил какой-то Назойливый мужчина и закричал, чтобы я заплатила за фотографирование, требуя сто рупий.

«Я с ним», – холодно и с достоинством кивнула я в сторону Белого мужчины и горделиво вышла за ворота. Назойливый тут же умолк.

Танец молитвы

Когда я фотографировала другой храм, со мной заговорил наполовину обнаженный мужчина с раскрашенным лицом. Он назывался брахманом и предложил осмотреть храм. Я ответила: спасибо, я уже только что один осмотрела.

Заметив красную точку на моем лбу, пояснил: «Но вы осмотрели храм бога Шивы, а этот храм бога Вишну».

Честно говоря, не особо знаю, чем они отличаются, но точно знаю, что не готова потратить еще столько же рупий, сколько на дом бога Шивы. Что-то подобное я и сказала приятному брахману. Он ответил, что храм бога Вишну не какой-то бедняк и не клянчит денег. «Если вам будет приятно, то и мне будет приятно», – заверил он.

Ну, думаю, почему бы не доставить удовольствие такому приятному мужчине.

Хорошо, отвечаю, если так настоятельно предлагаете, не стану обижать бога Вишну, посещу его дом.

Брахман – хороший рассказчик и выглядит представительнее Белого мужчины храма Шивы, но у него нет той харизмы и какой-то внутренней силы, безоговорочно заставляющей подчиниться, поэтому размер платы за вполне интересную экскурсию я решительно определяю сама. И она, увы, не такая, на какую,

видимо, рассчитывал брахман. Ничего не поделаешь. Урок Белого мужчины был ценным, а я учусь быстро.

Храм действительно изумительный, вытесанные две тысячи лет назад скульптуры – работа талантливейших мастеров. Камень словно металл, если по нему ударить, звучит на разные лады, смотря по какому месту постучишь. В этом монолитном камне между фигурами оставлены крохотные дырочки, куда засовывают благовония. Поистине ювелирная работа, словно изготавливали не гигантские колонны, а изящное украшение для нежной женской шеи.

Большое преимущество экскурсии, что могу сделать много снимков. Мне даже разрешают забраться на округлое возвышение, где благословляют молодоженов и где во время восхваления бога Вишну танцуют обрядовый танец.

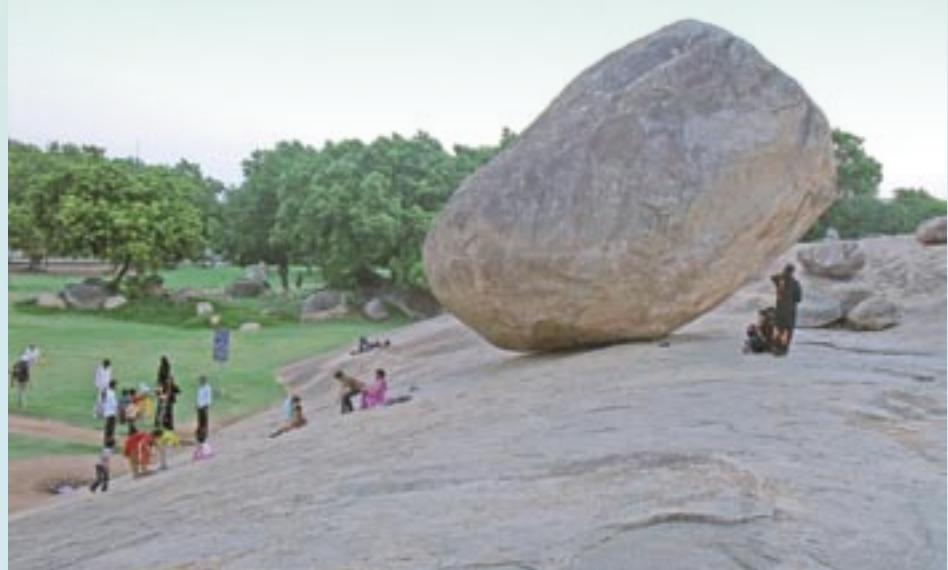
Услышав слово «танец», не могу удержаться и сама начинаю танцевать на этом помосте. Брахман фотографирует, а дремавшие на каменном полу служители храма удивленно поднимают головы.

Очень хорошо себя чувствую, танцуя на прохладных каменных глыбах, где танцевали сто, тысячу, две тысячи лет тому назад. Где, скорее всего, будут танцевать еще несколько тысячелетий. Думаю, что я, наверное, точно лучше могу почтить богов, танцуя, чем повторяя, что я виновата, виновата, очень виновата. В танце можно вложить намного больше, чем выразить мысль зачастую очень банальными словами.

Хотела бы танцевать здесь во время обрядов, как героиня романа Салмана Рушди «Прощальный вздох мавра» Аврора.

Таким был последний, десятый день, проведенный мною в Индии.

Это, конечно, не те «десять дней, которые потрясли мир» американского писателя Джона Рида, где он описал революцию в России. Однако мои десять дней в Индии достаточно сильно потрясли меня. Я проверила в себе несколько вещей и сделала для себя несколько выводов.



VPA LOGISTICS

COMPREHENSIVE BUSINESS SOLUTIONS
FOR ALL YOUR BUSINESS REQUIREMENTS

BALTIC LOGISTICS CENTER



- Cold Storage 57.000 pallet positions (port and inland facilities)
- Dry Storage 18.000 pallet positions
- Ship Agency
- Quality and reliable stevedoring services
- On-site EU Customs and Veterinary BIP services
- Video monitoring of all unloading and storage operations
- Comprehensive inventory control and WMS
- Customer accessible web based internet capability
- Bonded and Insured
- EU and Russia veterinary certified

BALTIC LOGISTICS CENTER Phone +370 46 412900
Kairiu 1A, Klaipeda Fax +370 46 412901
LT-95366, office@vpalogistics.eu
Lithuania www.vpalogistics.eu



**Politikos ir verslo
lyderiai apie krizę
ir ateitį**

**Logistikos
vaidmuo
kelyje
AZIJA-
EUROPA**

**atsinaujinimą
ir plėtrą**



JŪRA turinys

73 LEIDĖJOS ŽODIS

Kelias nueinamas einant



74 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Logistikos vaidmuo kelyje
Azija-Europa



76 ASEM

Politikos ir verslo lyderiai
apie krizę ir ateitį

83 POLITIKA

Per krizę į atsinaujinimą ir plėtrą



84 LOGISTIKA

Logistikos optimizavimas
ir verslas

86 LOGISTIKA

Kinijos logistikos
ypatumai

88 EKONOMIKA

Ekonomikos grafika:
Var W



88 LAIVYBA

Ar virtualūs laivai plauks
j virtualius uostus?



90 KELIAI

Naujoji IRU
Eurazijos transporto i
niciatyva

91 GELEŽINKELIAI

Bagažo registracija oro uosto
traukiniuose - būtinybė ar prabanga?

92 TARPTAUTINIS BENDRADARBIAVIMAS

Indijos ekonomikos traukinys
didina greitį. Kas spės jį į šokti?

93 KROVA

Baltijos uostų krova

94 Tarptautiniai transporto ir logistikos renginiai

95 MUITAI

Bendroji muitų erdvė – naujos
galimybės ir iššūkiai



96 PASAULIS

Dešimt dienų Indijoje

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 Gražienė
Mob. +370 699 31295
El. paštas: grazieniene@jura.lt

Dizainerė

Ingrida Ramanauskienė
El. paštas: uzminga@gmail.com

Vertėjai

Felicija Šmitienė
Margarita Ignačkova

Korektorai-stilištai

Regina Tutišienė
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@tnika.kz

Indijoje, Čenajuje

V. Sumitra Devi
+91 044 42128001
contact@matchpointbiz.com

Ši numerj iliustravo

Milda Manomaitytė
Gytis Vincevičius
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publikuoojamos „Mare Forum“ ir
„Shippingchina“ nuotraukos

Viršelis

Ingrydos Ramanauskienės

Spausdino

UAB „Lietuvos rytas“
spauštuvė Vilniuje
Redakcija rankraščių negrąžina ir
nerecenzuoją, už reklamos agentūrų
parengtų tekstu turinį neatsako.

Redakcijos adresas:

Minijos g. 93,
LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel./faks. (+370) 46 365602
El. paštas: info@jura.lt

www.jura.lt



Kelias nueinamas einant

Rengdamasi Almatoje vyksiančiai konferencijai „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“, Klaipėdos dienraščio žurnalistu buvau paklausta, kodėl tokiai konferencijai rengti pasirinktas Kazachstanas, kuris tampa nepatrauklus Lietuvos partneris, nes 2009 metais šios šalies tranzitas per Klaipėdos uostą sumažėjo apie 80 procentų.

Ne taip tiesiai, bet panašias abejones išreiškė ir kai kurie krovos kompanijų vadovai.

Ir išties Klaipėdos uoste Kazachstano krovinių galima sakyti neliko.

Su didelėmis viltimis uoste statytas Kazachstano grūdams taip ir neatliko šios funkcijos. Jam teko pakeisti paskirtį.

Kiti šios didžiulės šalies kroviniai iš Lietuvos irgi nepastebimai išnyko.

Prie derybų stalo ne kartą aptarta tiesioginio susisiekimo oru keliu galimybė tarp Vilniaus ir Almatos taip pat liko neigyvendinta.

Faktai ne itin optimistiški.

Tačiau ar jie leidžia teigti, kad Kazachstanas nepatrauklus partneris?

Manau – atvirkščiai.

Kazachstanas yra labai patrauklus ir geidžiamas partneris. Dėl jo partnerystės konkuruoja kaimyninės šalys ir tą konkurenciją laimi.

Jeigu sumažėjo Kazachstano tranzitas per Lietuvą ar netekome kažkokį kitokį Kazachstano investicijų, tai labai gali būti, kad būtent Lietuva tapo nepatrauklia partnere Kazachstanui.

Visai kitas klausimas, kodėl taip atsitiko.

Manau, kad daugelis verslo žmonių atsakymą į šį klausimą žino.

Kaip žino ir tai, kad jeigu savo laiku būtų buvę priimti kitokie sprendimai, šalių bendradarbiavimas jau būtų pasiekęs visiškai kitokį politinį ir ekonominį lygį.

Deja, kaip dainuoja žinomas Lietuvos solistas, laiko nesugrąžinsi ir nepasuksi atgal. Neišnaudotus šansus kompensuoti ir praleistas galimybes realizuoti dabar bandoma privačia iniciatyva.

Iš tokių paskatų gimbė ir tarptautinės konferencijos Kazachstane idėja.

Konferencijos tikslas – iniciuoti konstruktyvų verslo, mokslo ir politikos dialogą tarp valstybių apie transporto ir tranzito plėtrą. Skatinti optimalius logistikos sprendimus, parodyti jos galimybes aktyvinant prekių judėjimo ir tranzito procesą. Atkreipti šalių valdžios institucijų dėmesį į problemas, trukdančias tranzito plėtrai, bei pasiūlyti jų sprendimo būdus. Parodyti, kaip transporto politiką keičia racionalius logistikos sprendimai. Kazachstano ir Lietuvos viryausybėms pateikti logistikos, transporto ir tranzito specialistų ižvalgas bei racionalius pasiūlymus.

Suprantama, kad keliami uždaviniai negali būti aptarti ir tuo labiau išspręsti vienamime ar keliuose renginiuose.

Vilčių teikia tai, kad pastaruosius dvejus metus Kazachstaną ir Lietuvą susies bendri interesai, paeiliui pirmininkaujant Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO).

J šią tarptautinę misiją abi šalys žiūri labai atsakingai ir yra rimtai jai pasiruošusios. Reikia tikėtis, kad prie misijos sėkmės prisidės ir nuo 2009 metų Kazachstano vykdoma programa „Kelias į Europą“, ir Lietuvos politikoje vis dažniau atkrepiamasis žvilgsnis į Aziją.

Senovės išmintis byloja, kad kelias nueinamas einant, o problemos sprendžiamos bendraujant.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa

Julija Manomaitė

Šių metų sausio 29 dieną Almatoje (Kazachstanas) įvyks tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė 2010“. Jie bus skiriami už nuopelnus logistikos srityje. Konferencijos sumanytojai ir organizatoriai – tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA ir Lietuvos bei Kazachstano logistikos kompanijų grupė „TL NIKA Group“. Renginį globoja: Kazachstano užsienio reikalų ministerija, Lietuvos užsienio reikalų ministerija, Kazachstano transporto ministerija ir Lietuvos susisiekimo ministerija.

Europos saugumu ir bendradarbiavimu dvejus metus rūpinis Kazachstanas ir Lietuva

2010 metais Kazachstanas pradėjo pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) – didžiausiai regioninei saugumo organizacijai, vienijančiai 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos valstybes.

Vadovavimą ESBO Kazachstanas perėmė iš Graikijos, o 2011 metais perduos Lietuvai.

ESBO istorijoje šiai organizacijai dar nė karto nėra pirmininkavusi Vidurinės Azijos valstybė. O Lietuva bus pirmoji Baltijos valstybė, pirmininkaujanti šiai įtakingai organizacijai.

Laikydamasi pagrindinių ESBO principų, kiekviena jai pirmininkaujanti valstybė pasirenka prioritetas veiklos kryptis.

Kazachstanas ir Lietuva sutarė, kad abiejų šalių pirmininkavimo metais prioritetenėmis kryptimis bus transporto bei tranzito plėtra ir vystymas.

Savo specialiuoju atstovu Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje Kazachstanas pirmi-

ninkavimo metais išsirinko Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadorių ypatingiems pavedimams Vytautą Naudužą. Taip buvo siekta išsaugoti darbų tēstinumą 2011 metais, kai ESBO pirmininkauti pradės Lietuva.

Šis laikotarpis sutampa su Kazachstano valstybine programa „Keliai į Europą“, kuri pradėta įgyvendinti 2009 m. ir bus baigta 2011 m.

Transportas ir tranzitas – prioritetenės kryptys

ESBO pirmininkavimo metais Kazachstano ir Lietuvos sutartinai atkreiptas dėmesys į transporto ir tranzito aktualijas bei Kazachstano siekis tiesi keliai į Europą paskatinę šiuos klausimus aptarti tarp profesionalų. Jų įžvalgos ir rekomendacijos galėtų padėti ESBO pirmininkaujančioms šalims vykdyti savo užsibrėžtus tikslus.

Todėl metų pradžioje Almatoje vykstanti tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ yra žingsnis į konstruktyvų verslo, mokslo ir politikos dialogą tarp valstybių apie transporto ir tranzito plėtrą.

Projektu siekiama suaktyvinti

tarpvalstybinį ekonominį Lietuvos ir Kazachstano, taip pat Kinijos, Rusijos, Baltarusijos, Vokietijos, Švedijos ir kitų Europos ir Azijos šalių bendradarbiavimą, akcentuojant jo įtaką tranzito plėtrai.

Renginio tikslas: skatinti optimalius logistikos sprendimus, parodyti jos galimybes aktyvinant prekių judėjimo ir tranzito procesą, atkreipti šalių valdžios institucijų dėmesį į problemas, trukdančias tranzito plėtrai, bei pasiūlyti jų sprendimo būdus, parodyti, kaip transporto politiką keičia racionalūs logistikos sprendimai, Kazachstano ir Lietuvos vyriausybėms pateikti logistikos, transporto ir tranzito specialistų įžvalgas bei racionalius pasiūlymus.

Konferencijos metu bus aptarti geležinkelio, kelių, oro transporto, muitinės klausimai, Eurazijos transporto logistikos grandinės situacija ir perspektyvos.

Baigiamoji konferencijos sesija bus skirta Kazachstano ir Lietuvos pirmininkavimo ESBO veiklai, transporto ir tranzito sėlygų gerinimui. Šiuos klausimus analizuos transporto profesionai, ekspertai, ministerijų vadovai, šalių vyriausybė ir ESBO atstovai iš Kazachstano, Rusijos, Kinijos, Austrijos, Baltarusijos ir Lietuvos.

Apdovanojimai – už nuopelnus logistikos srityje

Po konferencijos įvyks tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“.

Tai nauji, tik antrus metus teikiami, pernai savo veiklos dešimtmetį atšventusio žurnalo apdovanojimai. Jie pakeitė ankstesnius Anatolijs uragano vardu pavadintus apdovanojimus, kurie šešerius metus buvo teikiami Lietuvos transporto industrijos lyderiams.

Pernai žurnelas pakeitė apdovanojimų koncepciją ir įsteigė naujus pagarbos ir pripažinimo ženklus, pavadintus daugelį amžių keliautojams žinomos „Vėjų rožės“ vardu.

Vėjų rožė, rodanti keturias pasau-

lio kryptis, visada lydėjo ir šiandien gerai žinomo Šilko kelio, gal kiek užmarštin nuėjusius Arbatos, Prieskoniu, Cukraus kelio, Gintaro, Deimantų kelio karavanus ir laivus.

Nuo ankstesnių žurnalo apdovanojimų „Vėjų rožė“ skiriasi tuo, kad tai yra tarptautiniai apdovanojimai.

Pagal keturias pasaulio šalių kryptis arba keturis rumbus yra įsteigtas keturi didieji prizai.

Pernai pirmą kartą jie buvo įteikti Klaipėdoje vykusios tarptautinės konferencijos – Baltijos jūrinių inovacijų forumo metu už jūrų valstybės įvaizdžio stiprinimą, jūrų verslo inovacijų vystymą, mokslo laimėjimus tiriant Baltijos jūrą ir pajūrį, jūrinio mentaliteto ugdymą.

Šiemet „Vėjų rožė“ pirmą kartą išvyksta iš Lietuvos ir bus įteikiamas Almatoje, Kazachstane, su kuriuo žurnalas bendradarbiauja jau visą dešimtmetį.

Apdovanojimai bus įteikiami už nuopelnus logistikos srityje.

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

„Vėjų rožės“ kelionė prasideda

„Vėjų rožės“ vardas ir ženklas, kurie yra Lietuvos patentuota žurnalo JŪRA MOPE SEA nuosavybė, žymi ir žurnalo bei jo partnerių organizuojamus renginius.

Konferencijų logotipe išlieka batis „Vėjų rožės“ ženklas ir pridedamas renginio tematiką ar geografiją atspindintis simbolis.

Pernai Europos jūrų dienai skirtos konferencijos logotipas buvo „Vėjų rožės“ ženkle ir ES simbolius derinys.

Almatoje vykstančio renginio logotipas atspindi Kazachstano simbolius.

Nominacijos „Vėjų rožė 2010“



Už indėlį į Kazachstano ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą



Už inovatyviausią ir sėkmingiausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi



Už indėlį į tarptautinį bendradarbiavimą



Už indėlį į logistikos mokslo populiarinimą.



Transporto koridorių formavimą lemia logistika



Sergejus Aristovas

Rusijos Federacijos transporto ministerijos valstybės sekretorius, ministro pavaduotojas

Rusijos Federacijos transporto ministerijos vardu sveikinu tarptautinės konferencijos "Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa", skirtos aptarti transporto infrastruktūros ir logistikos technologijų klausimams, dalyvius ir svečius.

Tokiomis sąlygomis, kai nuolat formuoja supratimas apie Rusijos efektyvų bendradarbiavimą su dinamiškai besivystančiomis Azijos

šalimis – iš vienos pusės ir su išsvysčiusiomis Vakarų ir Šiaurės Europos valstybėmis – iš kitos, iškyla naujų transporto koridorių formų ir trajektorijų pasirinkimo problema. Todėl tolesnė Eurazijos transporto tinklo plėtra pagal sisteminę ilgalaikę programą buvo pripažinta prioritetine Rusijos politikos kryptimi transporto sferoje.

Kalbėdami apie logistikos technologijų raidą, suprantame, kad, atsižvelgiant į Rusijos Federacijos geografinius privalusimus, mūsų šalai logistika gali ir turi tapti nauja ekonomikos šaka, savo mastais prilyginama tokiems tradiciniams Rusijos sektoriams, kaip energijos šaltinių ir ginkluotės eksportas.

Todėl transporto infrastruktūros ir logistikos technologijų plėtrą suvokiamo kaip glaudžiai tarpusavyje susijusius procesus. Mokslos ir praktika rodo, kad krovinių transportavimo per valstybės teritoriją greitis ir apskritai logistikos kaštų lygis tiesiogiai turi įtakos nacionalinės ekonomikos konkurencingumui, todėl ir logistika tampa vienu svarbiausių transporto

koridorių formavimo veiksnių. Tai juo labiau aktualu Rusijai, kur žaliavos šaltiniai, gamybos ir vartojimo centrai yra toli vienas nuo kito ir nuo išorinių sienų, o užsienio prekybos apyvarta kol kas turi lemiamą reikšmę formuojant bendrajį nacionalinį produktą.

Koridoriaus „Azija-Europa“ raidą paspartins didžiant krovinių apyvarta su Vidurinės Azijos respublikomis, tarp jų ir su Kazachstanu. Plėtoti šią kryptį padės Rusijos ir Kazachstano muitinių sajunga.

Viena svarbiausių Rusijos, Kazachstano ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo stiprinimo krypciją yra transakcinių verslo kaštų mažinimas. Siekti to tikslą padės etapais kuriamas bendras energetikos ir transporto koridorius Lietuva-Rusija-Kazachstanas, kuris numato lankscius tarifus, bendras muitinių technologijas ir bendrą multimodalių logistikos kompleksų statybos finansavimą.

Linkiu visiems konferencijos dalyviams konstruktyvaus dialogo, naujų kontaktų ir sėkmindo verslo!



Eurasia Windrose 2010 LOGISTICS

2010 m. sausio 29 d., Almata (Kazachstanas)

**Tarptautinė konferencija
"Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa" ir
tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA
apdovanojimai „Vėjų rožė“**

Organizatoriai

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA

TL NIKA
GROUP
TRANSPORT & LOGISTIC

Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupė „TL NIKA Group“

Renginj globoja



Kazachstano užsienio reikalų ministerija



Lietuvos užsienio reikalų ministerija



Kazachstano transporto ministerija



Lietuvos susisiekimo ministerija

Media partneriai





Politikos ir verslo lyderiai apie krizę ir ateitį

Azijos ir Europos transporto ministrai ir
verslo atstovai diskutavo Vilniuje

Spalio 19-20 dienomis Lietuvos sostinė Vilnius buvo tapusi karšta
transporto verslo ir politikos atstovų diskusijų vieta.

Transporto verslo lyderiai ir ASEM priklausančių 35 Azijos ir Europos šalių transporto ministrai
pirmą kartą tokio lygio renginyje diskutavo apie svarbiausias pasaulio ekonomikos bei
tarptautinio transporto ir logistikos verslo tendencijas, aptarė verslo požiūrį į transporto
infrastruktūros tarp Europos ir Azijos poreikius bei šios infrastruktūros plėtrai reikalingas
investicijas, viešojo ir privataus sektorių partnerystės galimybes.



Verslo lyderių forumo rekomendacijos šalių vyriausybėms

• Pareikšta kai kurių optimistinių pareiškimų, kad krizė baigiasi. Nors krovinių srautai šiemet padidėjo 5 proc., ne visi tam pritaria. Įmonės nerimauja, kas atsitiks optimizavimui, jei atsigavimas nebus stimuliuojamas.

• Verslo atstovai pripažsta, kad reikia atkreipti dėmesį į aplinkosaugą, labiau atsižvelgiant į Kopenhagos forumą dėl švarios aplinkos, kur viena iš pagrindinių temų bus transporto sritis. Po Kopenhagos forumo galbūt mes smarkiai keisime pažiūras į transporto verslą.

• Siekiant daryti viską tvariai ir saugiai, auga logistikos kaštai.

• Sutarta dėl to, kad prekyba tarp Europos ir Azijos bus labiau subalansuota ir vyks abiem kryptimis.

• Akcentuotas poreikis nuolat investuoti į infrastruktūrą projektuose tarp Europos ir Azijos.

• Rekomenduota skatinti ir realiai subalansuoti viešojo ir privataus sektoriaus partnerystę, nes tai yra geras būdas pritraukti investicijas, ypač valstybėms, negalinčioms skirti infrastruktūrai reikalingą lėšą.

• Prioritetą teikti dabartinio transporto tinklo išlaikymui ir priežiūrai.

• Daugiau dėmesio skirti sienų kirtimo lengvinimui.

• Šiuo metu statoma daugybė naujų didelių laivų. Jie netrukus pateks į rinką. Ne visi uostai yra pasirengę juos priimti. Salia uostų būtina vystyti žemyninę infrastruktūrą.

• Pareikštas poreikis vyriausybėms harmonizuoti technines sąlygas.

• Kviečiama ne tik pasirašyti tarptautines konvencijas, bet ir jas įgyvendinti.

• Reikia bendros platformos, kuri suderintų geležinkelio transportą tarp dviejų žemynų.

• Pareikšta, kad „Rail Baltica“ – tai projektas, kuris padės vienyti Europą.

• Europoje reikia vieningo geležinkelio tinklo. Geležinkelio mokesčiai Baltijos valstybėse yra skirtini. Reikia labiau reformuoti geležinkelio struktūrą.

• Lietuvos, Latvijos ir Estijos vyriausybės turi liberalizuoti geležinkelio rinkas.

• Sukurti institucinę struktūrą ASEM iniciatyvai įgyvendinti. Parenkti bendą ASEMO veiksmų planą.

• Užtikrinti dialogo tarp Europos ir Azijos šalių patikimumą ir tėstinumą.

• Bendradarbiauti siekiant intermodalumo.

• Remti alternatyvių maršrutų kūrimą.

• Bendradarbiauti, siekiant Azijos ir Europos logistikos sektorui užtikrinti geresnę infrastruktūrą.

• Vengti protekcionizmo.

• Praktikoje taikyti tarptautines konvencijas.



Azijos ir Europos transporto ministru susitikimo dalyvių pasveikino Lietuvos prezidentė Dalia Grybauskaitė.



Ekonominikos augimą lems transporto vystymas

Li Šenglin, Kinijos Liaudies Respublikos transporto ministras:

Kinija, kaip ir kitos valstybės, taip pat pajuto globalinės krizės pasekmes. Šalies vyriausybė dėjo didelės pastangas ir milžiniškas lėšas nuosmukiui sustabdyti, stabilizuoti ekonomiką ir iš krizės išeiti su kuo švelnesnėmis pasekmėmis.

Vykdamai į šį susitikimą, mes vylėmės, kad šalys gali susitarti bendradarbiauti ir atskleisti naujas ekonomikos klestėjimo galimybes. Aš ir daugelis mano kolegų pritariame čia išsakytomis mintims. Jos atspindi ir priimtoje Vilniaus deklaracijoje

Šis ministrų susitikimas ir transporto plėtros lyderių forumas buvo labai svarbus. Jie buvo sėkmingesni. Organizuodama renginį, Lietuva įdėjo daug pastangų ir susilaukė didelės sėkmės.

Ivanas Šcherbo, Baltarusijos transporto ir komunikacijų ministras:

Baltarusijai, neturinčiai gamtinį išteklių ir išėjimo į jūrą, labai svarbus yra kelių ir geležinkelio transporto vystymas ir bendradarbiavimas su Baltijos šalimis, Rusija, Kazachstanu, Kinija. Baltarusijoje aktyviai vykdamos ir igyvendinamos priemonės saugiam transporto vystymui. Mes ruošiame pasiūlymų paketą dėl kelių ir geležinkelio rekonstravimo ir modernizavimo Eurazijos transporto koridoriuose. Azijos ir Europos transporto ministrų susitikimas – unikali galimybė tobulinti Eurazijos transporto sistemą.

Vincentas Klerkas, „Maersk Line“ viceprezidentas:

Tikimės, kad 1929 metų išvykiai nepasikartos. Ekonomikos kreivė kyla aukštyn. Tačiau prekybos kreivė krenta. Mes to nesitikėjome. Laukiama laipsniško, nedidelio jos kilimo. Anksčiau Europoje ir Kinijoje transporto infrastruktūra buvo pajėgi palaikyti esamą lygi. Tačiau laivynas didėja. Statomi labai dideli laivai. Kai viename laive bus 6-7 tūkstančiai konteinerių, iškils nauji uždaviniai uostams ir terminalams. Kai tokie laivai ims dominuoti, iškils uostų ir terminalų reorganizavimo problema. Tam reikia ruoštis jau šiandien.

Klausas Ebelingas, Europos intermodalinių gabentinių associacijos generalinis sekretorius:

Savo viltis mes dedame ne tik į ekonominikos augimo procentą, bet ir į tai, kaip vertiname savo gyvenimą, kokioje aplinkoje norime gyventi.

Pastaruojų metų daugiausia konteinerių pervežama dideliais laivais. Toks gabentinas mažina kuro sąnaudas ir mažiau kenkia aplinkai.

Edmundas Daukantas, UAB „Schenker“ vykdantysis direktorius:

Mane stebina investicijos į didelius laivus. Taip mažėja laivyno mobilumas – ne į visus uostus tokie laivai gali iplaukti. Kažin, ar vyriausybės turės lėšų investuoti į uostų infrastruktūrą ar jų reorganizavimą. Dabar laikas taupyti. Reikia atkreipti dėmesį į šalis, kurios neturi priėjimo prie





Kas yra ASEM?

ASEM arba Azijos ir Europos susitikimas (Asia–Europe Meeting), – tai 1996 m. inicijuotas neformalus Azijos ir Europos Sąjungos šalių dialogo ir bendradarbiavimo procesas, kuriuo siekiama stiprinti tarpžemyninius ryšius ir didinti tarpusavio supratimą. ASEM skatina Azijos ir Europos šalių partnerystę trimis pagrindinėmis kryptimis: politine, ekonomine ir socialine kultūrine.

Pirmasis ASEM viršunių susitikimas Singapūro iniciatyva buvo surengtas 1996 m. Bankoke (Tailandas).

Lietuva ASEM nare tapo 2004 m. ASEM aukščiausio lygio susitikimo metu Hanajuje (Vietnamas).

ASEM partneriai

- 27 Europos Sąjungos valstybės ir Europos Komisija
- 16 Azijos valstybių (Birma/Mianmaras, Brunėjus, Filipinai, Indija, Indonezija, Japonija, Kambodža, Kinija, Laosas, Pietų Korėja, Malaizija, Mongolija, Pakistanas, Singapūras, Tailandas, Vietnamas)
- Pietryčių Azijos valstybių asociacijos ASEAN sekretoriatas.

ASEM veikla

ASEM veikla organizuojama per reguliarus valstybių vadovų, užsienio reikalų ir kitų pagrindinių sričių ministrų susitikimus bei valstybių narių iniciatyva rengiamus teminius renginius. Europos ir Azijos valstybių vadovų susitikimai rengiami kas dveji metai (Bankoke 1996 m., Londone 1998 m., Seule 2000 m., Kopenhagoje 2002 m., Hanajuje 2004 m., Helsinkyje 2006 m., Pekine 2008 m., 2010 m. vyks Bruselyje).

Periodiškai vyksta ir užsienio reikalų, ekonomikos bei finansų ministrų susitikimai. ASEM transporto ministrų susitikimas 2009 m. spalio 19–20 d. Vilniuje buvo surengtas pirmą kartą.

Lietuvos iniciatyva

Pirmasis ASEM transporto ministrų susitikimas ir Azijos–Europos transporto plėtros verslo forumas įvyko Lietuvos iniciatyva. Taip Lietuva pademonstravo savo siekį aktyviai dalyvauti formuojant globalinę ir regioninę politiką, stiprinti Lietuvos, kaip tranzito valstybės, įvaizdį pasaulio rinkose ir pritraukti krovinių srautus iš Azijos valstybių, sukuriant visų Lietuvos transporto šakų ir bendros šalies ekonomikos pridėtinę vertę. ASEM įprasta, kad tam tikrą iniciatyvą iškėlusių valstybei padeda ir kitos valstybės. Pagal bendrą ASEM darbo tvarką valstybė, sutikdama būti kitos ASEM narės iniciatyvos rėmėja, išreiškia politinę paramą iniciatyvai, įspareigoja padėti organizuoti renginį ir dalyvauti Jame aukščiausiu lygiu. Prie Lietuvos iniciatyvos prisijungė Kinija, Singapūras, Vietnamas, Švedija, Vokietija, Lenkija ir Europos Komisija, kuri yra nuolatinė ASEM proceso koordinatorė. Šios šalys pavadintos „Draugų grupe“.

jūros, tokias kaip Baltarusija ir Kazachstanas. Pa-staroji šalis turi didžiulius logistikos centrus. Ne-galima viso dėmesio koncentruoti į jūros trans-portą, reikia galvoti ir apie sausumos kelius.

Borisas Lapidus, „Rusijos geležinkeliių vyresnysis viceprezidentas“

Krizė parodė nacionalinių ekonomikų tra-pumą. Pati efektyviausia ekonominio augimo forma yra transporto infrastruktūrų vystymas. Rusija priėmė geležinkeliių transporto vystymo programą iki 2030 metų. Pirmoji jos fazė – 2008–2015 metai – geležinkeliių transporto moderni-zavimas, antroji – 2016–2030 metai – dinaminė ekspansija į geležinkeliių tinklus. Ją įgyvendinant jau dabar pavyko sustabdyti rodiklių kritimą. Eurazijos regione transporto gabenimai ne su-mažėjo, o priešingai – išaugo.

Naujas mūsų inovacinis produktas, gimus dis-kuotuojant su japonų verslininkais, – „Transssibiro magistrale per 7 dienas“. 2008 metais 9847 km atstumą nuo Nachodkos iki Kranaja traukiniai įveikdavo per 10,8 dienos, 2009 m. – per 9 dienas. Planuojame, kad 2012 metais šį atstumą jie įveiks per 7 dienas, o 2015 metais – per 6,6 dienos.

Tai – alternatyva jūros keliui. Nors konkuruoti su jūra sunku: brangiai kainuojančią geležinkeliių infrastruktūrą kuria valstybė, o jūros infrastruktūrą davė pats dievas, ir ji nieko nekainuoja. Tačiau manau, kad akcentuoti konkurenciją tarp sausumos ir jūros transporto neverta. Tai – di-džiulė rinka, ir darbo užteks visiems.

Mes kuriame bendras įmones su Kazachstanu, Suomijos, Vokietijos geležinkeliais. Dirbame prie projekto, kad plačioji geležinkelio vėžė būtų praeista iki Europos centro – iki Vienos.

O diskusija, kuri transporto rūšis geresnė, yra amžina. Manau, kad kiekviena transporto rūšis atranda savo krovinių, o krovinių savininkas pa-sirenka tai, kas, jo manymu, yra efektyviausia.

Johanas Ludevigas, Europos geležinkeliių ir infrastruktūros kompanijų vykdantysis direktorių:

Didžiausia sausumos transporto problema yra ta, kad reikia kirsti valstybių sienas ir prisiderinti prie muitinių. Už infrastruktūros naudojimą reikia mokėti mokesčių. Kai kuriose šalyse egzis-tuoja ir terorizmo grėsmė. Dėl to jūros kelias yra patrauklesnis už sausumos.

Krizę įveiksime darbu

Li Šaode, kompanijos „China Shipping Container Lines“ prezidentas:

Kinija, kaip ir kitos šalys, kenčia nuo krizės ir jos pasekmėmis. Bet dabar Kinijos ekonomika atsi-gauna ir mes manome, kad juodasis krizės pus-lapis jau užverstas. Kinijos vyriausybė ir žmonės deda daug pastangų, kad taip būtų. O kai žmonės dirba ranka rankon, galima nuversti kalnus.

Mes labai greitai vystomės. Ne per seniausiai Kinija pagal prekybą pasaulyje buvo keturiastė-simtoje vietoje, dabar jau ketvirtuoje.

Nereikia pamiršti, kad globalizacija neaplens nė vieno. Ji jau net ne prie vartų, o kieme. Pasaulio ekonomika priklauso nuo transporto. Transportas – tai kraujas venose. Jei nebus gerai

įšvystyto transporto, nebus ir prekybos.

„China Shipping Container Lines“ Kinijoje yra lyderiaujanti kompanija. Mūsų aptarnavimo tinklas apima visą Kiniją, taip pat 86 šalis ir regionus pasaulyje. Europoje dirbame su 23 šalimis, išskaitant ir Lietuvą. Europos šalyse turime 16 dukterinių kompanijų, kuriose dirba 700 vietinių darbuotojų. Per metus Europoje aptarnaujama 1,5 mln. konteinerių. 2008 metais pajamos viršijo 1,3 milijardo eurų.

Vu Džinkun,

„Ningbao Port Company Ltd“ prezidentas:

Ningbaus uostas yra labai svarbiame ekonomikai Rytų Kinijos regione. Iš šių 30 metru gylio kanalų ir 22,5 m gylio natūralią prieplauką turintį uostą veda 216 laivybos linijų. Per mėnesį į jį atplaukia iki 950 okeaninių lainerių. Nors krize nesustabdė krovos augimo tempą, bet ji, be abejio, bus juntama, kol vartojimas nebus toks, koks buvo. Svarbūs Kinijos nacionalinės politikos aspektai yra vidaus prekių gabentimo ir vidaus vartojimo skatinimas, senųjų rinkų plėtra ir naujų tikslinių rinkų paieška, multimodalio gabentimo skatinimas, bendradarbiavimas „priė srovę“ ir „pasrovui“ bei strateginių partnerių paieška.

Pavelas Telička, tarptautinio projekto

„Rail Baltica“ koordinatorius:

Aš koordinuoju trių Baltijos šalių ir Lenkijos veiksmus įgyvendinant projektą „Rail Baltica“. Noriu pabrėžti, kad jau seniai laikas nuo politinių deklaracijų pereiti prie geležinkelio statybos. Ši projekta palaiko ir finansuoja Europos Sąjunga. „Rail Baltica“ ne konkurentas kitiems keliams, o partneris. Šis geležinkelis išsiškirkia savo intermodalumu, kas labai svarbu ir uostų vystymui. Tai – ekonomiškai pagrįstas, tačiau ne tik ekonominis, bet ir politinis projektas.

Žinoma, Baltijos šalims šiuo metu yra nelengva. Lietuva ir Latvija – smarkiai krizės pakenkta regionas. Jo atsigavimo galima tikėtis maždaug 2014 metais.

Tais metais turi būti baigta ir „Rail Baltica“ statyba. Mūsų tikslas – atvesti europinę geležinkelio vėžę iki Kauno. Krovinių traukinių greitis turi pasiekti 120 kilometrų per valandą.

Aš nesu didelis optimistas dėl to, kad recesija iki to laiko baigsis, bet geležinkelis turi būti baigtas. Kitaip jis taps per brangus. Atkarpa Helsinkis–Varšuva jau beveik baigta. Ji kainuos pigiau negu buvo planuota. Latvija dabar yra pristabdžiusi šį projektą, bet iki 2012 metų taip pat ketina ji baigti.

Baigtį geležinkeliniu Lietuvoje reikia iki 260 mln. eurų. Pati brangiausia geležinkelio dalis bus Lenkijoje. Ten prireiks apie 660 mln. eurų. Mes ieškome investuotojų šiam projektui.

Čen Chiuan, „Shanghai International Port Ltd“ prezidentas:

Pastaraisiais metais prekyba tarp Europos Sąjungos ir Azijos vystėsi augančia kreive. Tokia tendencija truko septynerius metus. Pagrindinė prekyba tarp Europos ir Azijos vyksta jūros keliu. Krizė jos visiškai nesužlugdė. Tačiau tolesniams laivyno vystymui gavybiškai svarbus yra uostų funkcionalumas. Uostai turi garantuoti ne tik krovinių perkrovimą, bet ir jų paskirstymą. Perspektyviausia tokio vystymo kryptis yra ►



valstybinio ir privataus kapitalo partnerystė. Tai geras principas pritraukti investicijoms ir gerinti uostų infrastruktūrą.

Mūsų kompanija yra didžiausia Kinijoje. Prieš kuri laiką Šanchajaus uostas buvo didžiausias naftos ir konteinerių uostas. Dabar lyderio pozicijas užimame ir kaip konteinerių terminalo operatoriai, ir uostų logistikos veikloje. Per pastaruosius ketverius metus daug investavome į Eurazijos krovinių pervežimo sistemą. Esame suinteresuoti bendradarbiavimu tarp Azijos ir Europos. Po križės ketiname padidinti investicijas Europoje.

Infrastruktūra – ekonomikos klestėjimo bazė

Eva Molnar, Europos ekonominės komisijos prie JTO transporto skyriaus direktorė:

Jeigu Europa ir Azija investuos į transporto infrastruktūrą, iš križės jos išeis stipresnės negu buvo. Daugelis vyriausybų vengia investuoti į infrastruktūrą, nors jos privalo subsidijuoti ne tik infrastruktūrą, bet ir nepelningas veiklos sritis.

Krizė akivaizdžiai parodė, kad transporto sektorius yra blogai organizuotas. Rusijos tarifai yra labai aukšti. Galimas dalykas, kad jie diskriminaciniai.

Livijas Ambrodžijas, „Ambrogio Transporti“ direktorius:

Infrastruktūra – klestėjimo bazė. Ja turi rūpinantis valstybė.

**Čang Dečuan,
Kvindao uosto grupės preidentas:**

Ekonomika negali apsieiti be transporto, transportas – be infrastruktūros. Esama infrastruktūra kol kas gali tenkinti transporto poreikius, bet ateityje jai reikės didelių investicijų. Prekyba tarp Europos ir Azijos taps labiau subalansuota ir tai pakeis visą transporto struktūrą. Vyriausybės turi daugiau investuoti į geležinkelį ir kelių statybą. Šiuo aspektu „Rail Baltica“ projektas yra svarbus ne tik kaip ekonominis, bet ir kaip politinis projektas, turintis sujungti šalis. Šalys turi susitarti dėl geležinkelio tarifų harmonizavimo. Investicijos reikalinos visų rūsių transportui. Ateityje reikės didesnių ir geresnių uostų priimiti didelius laivus. Laivai nėra infrastruktūra. Mes turime daugiau investuoti į uostus. Kad tokios investicijosaptaptų įmanomos, šalių vyriausybės privalo rasti būdų pritraukti privatų kapitalą. Sprendžiant šias problemas negalima pamiršti aplinkos taršos problemą. Tam reikia sukuri naujų monitoringo sistemų, ratifikuoti jau pasirašytas konvencijas ir įdiegti jas gyvenime. Politikai privalo greičiau baigti pradėtus darbus.

Reikia dažniai organizuoti panašaus pobūdžio renginius, kuriuose būtinai turėtų dalyvauti ir Rusijos, Baltarusijos, Kazachstano transporto ministrų.

Zou Džang, „China Communications Construction Company Ltd“ preidentas:

Finansinius klausimus besivystančiose šalyse reikia pradėti spręsti gerinant infrastruktūros sistemas. Pirmiausia pagerinti sausumos ir vandenų kelių būklę.

Į kelių būklės gerinimą turėtų investuoti ir transporto pirkejai. Perkant naujų transporto priemonę tam tikra dalis turėtų būti skirta kelių infrastruktūrai.

Kinija yra viena iš tų šalių, kurios ekonomika labai priklauso nuo kelių. Šalyje yra 3 730 200 kilometrų kelių. 2008 metų pabaigoje Kinijoje buvo daugiau nei 60 300 km autostradų. Kelių jungia 594 600 tiltai. Iš dešimties ilgiausių pasaulyje tiltų aštuoni yra Kinijoje. Ilgiausias pasaulyje (552 m) yra Čiaotenmenio (Chaotianmen) tiltas Čiongine (Chongqin). Antras ilgiausias (550 m) pasaulyje yra Lupu tiltas Šanchajuje.

Iš dešimties ilgiausių pasaulyje trosais laikomų tiltų aštuoni pastatyti Kinijoje. Ilgiausias pasaulyje (1088 m) trosų laikomas yra Sutong tiltas, antroje vietoje Stonecutters (1018 m), trečioje – Edong Jangdzė (926 m) tiltai Kinijoje. Ketvirtasis pagal ilgi toks tiltas yra Japonijoje (890 m), penktasis – Prancūzijoje (856 m), visi kiti Kinijoje. Ilgiausias pasaulyje vientiso troso (vientiso troso ilgis 1991 m) tiltas yra Japonijoje, antras toks tiltas (vientiso troso ilgis 1650 m) – Kinijoje.

Logistika – šiuolaikinės ekonomikos stuburas

Stenlis Limas, tarptautinės ekspeditorų asociacijos (FIATA) finansų valdytojas, prezidiumo narys:

Krovinių judėjimui dažniausiai smarkiai trukdo muitinė. Todėl mes diegiami elektroninį deklaravimą. Būtina sukurti vieningą deklaravimo ir duomenų bazės sistemą, kurioje per 15 minu-



čia būtų galima viską patikrinti ir gauti reikalalus dokumentus. Šioje srityje mes turime suskaupę pakankamai patirties ir norime ja pasidalinti su kitomis šalimis. Mums labai svarbus yra prognozuojamas tranzito laikas. Jei laikas pailgės, klientas už tą pačią prekę mokes daugiau. Padažnėjus terorizmo ir piratavimo atvejui, ne mažiau svarbus yra ir tranzito saugumas. Šalys turėtų susitarti ir įdiegti bendrą Europos ir Azijos tranzito saugumo sistemą, kuri garantuočia saugų krovinių judėjimą. Tai yra logistikos uždavinys. Mes, lobistai, esame tiltas tarp gamintojų, pardavėjų ir klientų. Mes nedidiname prekių kainos. Mes tik sukuriame joms pridėtinę vertę.

Volfgangas Tyfensė, Vokietijos transporto ministras:

Transportas ir logistika yra šiuolaikinės ekonomikos stuburas. Ateityje transportas ir logistika bus nedaloma visuma. Sėkmę lemiantis faktorius yra transporto, ypač jūrų transporto, vystymas. Tai turi užtikrinti veiksmingesnį prekių pristatymą. Šie procesai turi vykti atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus ir klimato kaitos procesus.

Vokietija inicijavo projektą „Vartai į Europą“. Jo priemonės siekia ekonominio veiksminguomo, ekologijos tikslų ir socialinės atsakomybės.

Liubomiras Važnis, Slovakijos transporto ministras:

Slovakijos tikslas –apti vartais į Europos Sąjungą ir Aziją, naudojantis Rytų-Vakarų asimi. Slovakija siūlo savo geležinkelį bėgių pajėgumus. Slovakija su Rusija, Ukraina ir Austrija yra pasirašiusi memorandumą dėl platičiosios vėžės geležinkelio bėgių pratęsimo iki Vienos. Taip bus susijungta su „Transsibiro“ magistrale.

Šalims labai svarbu susitarti dėl geležinkelio tarifų liberalizavimo.

Geun-Hyeong Yim, Pietų Korėjos ambasadorius Lietuvoje:

Plėtojant Eurazijos transporto sistemą egzistuoja daug iššūkių. Vienas jų – geležinkelio sistema, kuri turi susieti Aziją ir Europą. Korėja per pastaruosius šešerių metus ypač padidino prekybos apimtis su Europa. Kasmet ji išauga beveik dešimčia procentų. Didžioji dalis prekybos vyksta jūrų transportu, o sausumos transportas nėra apkrautas. Reikėtų daugiau naudotis „Transsibiro“, „Transkinijos“ geležinkeliais. Tai pagerintų krovinių transportavimą Eurazijoje.

Europos ir Azijos šalys turi skirtingas teisines ir kitas sistemas, kurios tampa tam tikromis kliūtimis transportui. ASEM šalys privalo stengtis panaikinti egzistuojančius barjerus. Reikėtų suskurti bendrą logistinės informacijos duomenų bazę. ASEM šalys turi dėti daugiau pastangų kurti bendrą Europos ir Azijos transporto ir logistikos erdvę. Korėja yra pasirengusi dalyvauti projekte, kuris sujungs geležinkelius tarp ASEM šalių Eurazijos regione.

Arbabas Alamgiras Kanas, Pakistano transporto ministras:

Pakistano vyriausybės vardu reiškiu didžiuolių dėkingumą už galimybę stiprinti regioninį

bendradarbiavimą, siekiant tvaraus vystymosi. Panasūs susitikimai padeda formuoti poziciją svarbiais Europos ir Azijos regiono klausimais. Jų sprendimas daug priklauso nuo sėkmingo bendradarbiavimo ir tarptautinės politikos integravimo. Pakistanas siūlo surengti auksčiausio lygio konferenciją dėl Eurazijos trans žemyninių sausumos kelių.

Pakistanas vyriausybė yra pasirengusi plėtoti žinių ekonomiką. Mes turime išvystyti infrastruktūrą ir ją vis tobuliname. Ekonomikos reformas Pakistane skatina liberalizmo ir privatisavimo idėjas.

Ši optimistiškai žvelgiu į bendradarbiavimą tarp Rytų ir Vakarų. Azijoje yra didžiausias žmogiškasis potencialas, kuris gali atvesti prie aukšto išsvystymo lygio.

Verslas siunčia signalą

Patrikas Vlačičius, Slovénijos transporto ministras:

Krovinių gabenimas jūra išliko viena svarbiausių transporto rūšių. Šiam gabenimui reikia užtikrinti tinkamas uostų paslaugas.

Krizė verčia galvoti labiau ekonomiškai. Manau, kad logistai išanalizuos krovinių gabenimo iš Azijos į Europą maršrutus ir atras Viduržemio jūros galimybes. O tai reiškia atras ir galimybes aplinkos apsaugai.

Lauridas Mikaelsenas, Danijos ambasadorius Lietuvoje:

Danija labai rūpinasi klimato kaitos problemomis. Šių metų gruodžio mėnesį Danijos sostinėje Kopenhagoje vyks Jungtinė Tautų Organizacijos konferencija klimato kaitos klausimais. Danija siekia, kad transporto sektorius būtų nustatyti mažesni išmetamųjų dujų emisijos kiekiai. Mes suprantame Korėjos norą užtikrinti žemyninius junginius, tačiau turimė suprasti ir tai, kad 90 proc. krovinių tarp Azijos ir Europos bus gabenama jūromis.

Hwee Hua Lim, Singapūro transporto ministrė:

IMO nustato standartus visiems laivams. Mes kviečiame valstybes aktyviai dirbtį su IMO. Jūrinės valstybės privalo užtikrinti saugią laivybą visuose jūrų keliuose. Singapūras kartu su Indonezija ir kitomis valstybėmis aktyviai dirba, kad būtų parengtos sąlygos saugumui jūrose užtikrinti iki 2027 metų. Taip pat esame parengę taisykles, kaip tvarkytis su piratavimo gresme.

Eligijus Masiulis, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras:

Verslas siunčia labai aiškų signalą, kaip reikia elgtis artimiausiu laikotarpiu, kai išeisime iš ekonominės križės nuosmukio. Neabejojama, kad transportas išlieka svarbiu ekonominis rodikliu, o ekonominai grįžus į stabilų augimo procesą jo reikšmė bus dar didesnė.

ASEM šalių transporto ministrai ir Azijos bei Europos verslo lyderiai susitikimas yra naujo keliu, vedančio į glaudesnį bendradarbiavimą tarp dviejų žemynų, pradžia.

Lietuva ir Lenkija: dėl bendradarbiavimo aviacinės bei jūrų paieškos ir gelbėjimo srityse

Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis ir Lenkijos infrastruktūros ministras Cezaris Grabarčikas (Cezary Grabarczyk) pasirašė tarpyriausybinių susitarimų dėl bendradarbiavimo aviacinės bei jūrų paieškos ir gelbėjimo srityse.

Šalys įsipareigoja bendradarbiauti vykdant paieškos ir gelbėjimo operacijas oro erdvėje, vidaus vandeneyse, teritorinėje jūroje ir oro erdvėje virš teritorinės jūros.

Pagalba bus teikiama bet kuriam asmeniui, kuriam gresia pavojus arba kuriam gali grėsti tokis pavojus, nepaisant jo pilietybės, statuso ar aplinkybių, kuriomis tas asmuo randamas.

„Rail Baltica“ – transeuropinio transporto tinklo dalis

„Rail Baltica“ geležinkelio linija Varšuva-Kaunas-Ryga-Talinas-Helsinkis yra neatskiriamą ateities transeuropinio transporto tinklo TEN-T dalis, padėsianti kurti konkurencingą Europos geležinkelį tinklą. Tokia nuostata patvirtinta jungtinėje deklaracijoje, kurią ministru konferencijoje dėl „Rail Baltica“ plėtros pasirašė Lenkijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Suomijos transporto ministrai.

„Rail Baltica“ projektu siekiama sukurti visoms jame dalyvaujančioms šalims prienamą ir jų kartu valdomą transporto infrastruktūrą, kuri užtikrintų Baltijos šalių geležinkelį jungti per Lenkiją su kitomis ES šalimis.

Patvirtindami siekį įgyvendinti šį projektą, transporto ministrai sutarė ieškoti naujų techninių sprendimų ir finansavimo būdų, kad iki 2013 metų visoje „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje būtų užtikrintas šalis tenkinantis 120 km/val. greitis.

Atsižvelgdamos į Europos Komisijos planus peržiūrėti TEN-T ateities transporto politiką ir prioritetinių projektų sąrašą, „Rail Baltica“ projekte dalyvaujančios šalys pasisako už šio projekto įtraukimą į tolimesnes TEN-T politikos gaires.

Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu 2004 m. „Rail Baltica“ projektas buvo pripažintas vienu iš 30 prioritetinių transeuropinio transporto tinklo TEN-T projekto.



Vilniaus deklaracija

Azijos ir Europos ASEM ministru susitikimo metu pasirašyta keletas svarbių dokumentų, garantuojančių glaudesnį šalių bendradarbiavimą.

Pagrindinis baigiamasis ministrų susitikimo akcentas yra Vilniaus deklaracija, kurioje įtvirtintas bendras siekis kurti naujus prekių keliai iš Azijos į ES, gerinti sąlygas Azijos ir Europos prekybiniams ryšiams, formuojant ilgalaikę, efektyvią ir saugią transporto sistemą, kroviniams atverti greitesnį, pigesnį ir saugesnį sausumos kelią į Europą.

Ministrai pabrėžė būtinybę stiprinti Azijos ir Europos bendradarbiavimą, plėtojant žemynų sausumos jungtims būtiną transporto infrastruktūrą bei imantis bendrų transporto politikos priemonių, pagrįstų skaidrumo, abipusio pasitikėjimo ir nediskriminavimo principais.

Pabrėždami Rytų–Vakarų transporto koridoriaus ekonominę reikšmę, ministrai patvirtino savo siekį kurti visoms susijusioms šalims prieinamą, Aziją ir Europą jungiančią transporto sistemą. Šiame transporto koridoriuje bus siekiama sukurti konkurenčią transporto ir logistikos grandinę.

Ministrai susitarė siekti glaudesnio bendradarbiavimo su transporto ir logistikos verslo sektoriumi, kuris yra Azijos ir Europos tarpusavio prekybos ir transporto ryšių pagrindas.

ASEM transporto ministrai sutarė suburti ekspertų grupę, kuri iki kito ministrų susitikimo parengs konkrečių Vilniaus deklaracijos įgyvendinimo priemonių planą.

Kinijos transporto ministras Li Šenglin pažymėjo, kad Kinija pasiruošusi aktyviai spręsti kylančias transporto problemas, nes suinteresuota kuo laisvesniu ir sparšesniu krovinių judėjimu tarp Kinijos ir Europos Sąjungos – didžiausios prekybos partnerės.

ASEM šalys skatins tarptautines finansines organizacijas prisidėti prie transporto infrastruktūros tarp Azijos ir Europos projektų finansavimo, svarbų dėmesį skiriant geležinkelį ir intermodalinėms sausumos transporto jungtimi.

Taip pat ASEM šalys ketina kreiptis į tarp jų išsidėsiusias NVS valstybes, kviesdamos kartu spręsti problemas, susijusias su Europos–Azijos transporto koridorių plėtote.

Deklaracija parengta atsižvelgiant į Azijos–Europos transporto plėtros forumo išvadas bei verslo atstovų siūlymus dėl abiejų žemynų susiseikimo sistemos plėtros.

Pirmojo ASEM transporto ministrų susitikimo dalyviai sutarė, kad nuo šiol tokie susitikimai taps nuolatiniais ir bus rengiami kas dveji metai pakaitomis Europoje ir Azijoje.

Vilniuje nuspręsta, kad kitas ministrų susitikimas 2011 metais vyks Kinijoje. ■

„Lietuvos geležinkeliams“ – Europos intermodalinio transporto geriausios praktikos prizas



Vykstant Azijos ir Europos transporto plėtros forumui bei pirmajam Azijos ir Europos transporto ministrų susitikimui (ASEM), buvo pasveikinti Intermodalinio transporto geriausios praktikos apdovanojimų laimėtojai.

9-ujų kasmečių Europos intermodalinio transporto geriausios praktikos apdovanojimų laimėtojais paskelbtu „Lietuvos geležinkelai“ ir „Procter & Gamble“.

Lietuvos geležinkelijų mišrių vežimų traukinys „Vikingas“, veikiantis bendradarbiaujant su Baltarusijos ir Ukrainos geležinkeliais, yra pirmas sėkmingas ilgalaikis rinkoje įgyvendintas geležinkelio projektas, jungiantis Europos Sąjungos ir NVS šalis nuo Baltijos iki Juodosios jūros. Konteineriai šiuo traukiniu 1700 km įveikia vos per 52 valandas.

„Vikingas“ įvertintas kaip geriausios TRACECA, Kretos ir Rytų–Vakarų transporto koridorių praktikos pavyzdys, pasižymintis greitu sienos kirtimu ir muižinėmis procedūromis.

Europos intermodalinio transporto asociacijos inicijuoti ir kasmet organizuojami apdovanojimai teikiami paskatinti konkretius ir novatoriškus intermodalinio transporto sprendimus bei atkreipti dėmesį į geriausios praktikos pavyzdžius intermodalinio transporto ir logistikos srityje. Rinkdama nugalėtojus vertinimo komisija atsižvelgė į tokius kriterijus, kaip novatoriškumas, intermodalumas ir orientacija į rinką.



Logistikos optimizavimas ir verslas

Vytautas Varasimavičius

Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupės
"TL NIKA Group" vadovas

Organizacijos ar kompanijos ekonominis stabilumas, jos išgyvenimas ir veiklos efektyvumas rinkos santykiių sąlygomis tiesiogiai susiję su nuolatiniu tobulinimu ir plėtra, nepamirštant adaptacijos prie išorinės aplinkos.

Logistikos savyka nuo Archimedeo laikų

Kiekvienos įmonės ar organizacijos sėkmė ir galimybė išgyventi priklauso nuo sugebėjimo greitai adaptuotis prie išorinių pokyčių. Adaptaciniu valdymo principas paremtas nuolatinėmis pastangomis išsaugoti organizacijos atitinkamą išorinės aplinkos sąlygomis. Jis pasireiškia naujos produkcijos gamyba, modernia technika ir technologija; pažangiu darbo organizavimo, gamybos ir valdymo formų taikymu, nuolatinį kadrų potencijalo tobulinimui.

Materialinis ir techninis aprūpinimas, užnugario darbo organizavimas ir tiekimas – tai logistikos savykų formuluoja žodyna.

Logistika buvo plėtojama dviem kryptimis.

Pirmaoji kryptis - įvairiaplanė. Antroji susijusi su karine logistiką.

Senovės graikai logistiką suvokė kaip skaičiavimo meną (graikiškai "logistic" – skaičiavimo, samprotavimo menas). Anot Archimedė, Seno-

vės Graikijoje buvo 10 logistų. Senovės Romoje logistika buvo suvokiamā kaip produktų paskirstymas.

XVII-XVIII a. vokiečių filosofai logistika vadindavo matematinę logiką (Leibnicas). Logistikos terminas oficialiai patvirtintas Ženevos konferencijoje.

"Logistikos tikslas yra išlaikyti armiją, tinkamai ją apginkluoti ir organizuoti, aprūpinti karo priemonėmis, laiku ir tinkamai tenkinti jos poreikius. Tai reiškia apskaičiuoti laiką ir erdvę taip, kaip ir įvertinti priešo pajėgas", – taip apie logistiką buvo rašoma Bizantijos imperijoje.

Pirmą kartą logistikos, kaip materialinių, finansinių ir informacinių išteklių judėjimo įvairose sistemoje planavimo, valdymo ir kontrolės mokslo, apibrežimas buvo suformuluotas 1974 metų kovą Berlyne, kur vyko pirmasis Europos logistikos kongresas.

50 procentų logistikos sąnaudų – transporto kaštai

Šiuo metu yra daugybė logistikos rūsių: krovinių gabenimo, sandėliavimo, informacinė logistika.

Dauguma jų tarpusavyje susijusios. Tai aišku kad ir iš transporto logistikos, kurios pagrindiniai uždaviniai yra užtikrinti prekių transportavimą, numatyti optimalią krovinių pristatymo schemą, suderinti įvairius klausimus.

Transporto problemų aktualumą patvirtina tai, kad iki 50 proc. visų logistikos sąnaudų su-

sijusios su transporto kaštais. Be to, transporto logistika yra vienas būdų konkurencingumui didinti.

Įmonė, firma, koncernas, realizuodami gatavos produkcijos paskirstymo kanalus, turi numatyti ir visą kompleksą priemonių sąnaudoms mažinti. Tuo ir nustatomi pagrindiniai krovinių transportavimo, sandėliavimo ir informacinės logistikos uždaviniai.

Vienas svarbiausių uždavinių – kokybiškas ir efektyvus krovinių transportavimas, jų pristatymas gavėjui "tiksliu laiku".

Koncepcija „tiksliu laiku“

Viena svarbiausių transporto logistikos konceptijų yra koncepcija "tiksliu laiku" (just-in-time). Ši koncepcija atsirado praėjusio šimtmecio 6-ojo dešimtmecio pabaigoje. Ji pagrįsta gana paprasta binarine atsargų valdymo logika, pagal kurią materialinių išteklių srautai griežtai atitinka jų poreikį.

Materialinių išteklių srautai, judėdami iš pirminio žaliavų šaltinio per gamybos, transportavimo ir tarpininkavimo grandis iki galutinio vartotojo, kaskart brangsta. Didžiojoje Britanijoje atlikti tyrimai parodė, kad daugiau kaip 70 proc. produkto, patekusio galutiniams vartotojui, kainos sudaro sąnaudos, susijusios su jo laikymu, transportavimu, įpakavimu ir kitomis operacijomis, užtikrinančiomis materialinio srauto judėjimą. Didelė logistikos išlaidų dalis galutinėje prekės kainoje rodo, kaip svarbu optimizuoti krovinių transportavimo logistiką.



"TL NIKA Group" siūlo efektyvų būdą – autsorsingą

Lietuvoje ir Kazachstane veikianti kompanija "TL NIKA Group" siūlo logistikos sferoje tyrimų ir konsaltingo paslaugų projektus;

- analizuojant dabartinę padėtį ir numato optimizavimo kryptis;
- ruošia rekomendacijas ir priemones logistikos srautų sąnaudoms mažinti ir logistikos darbu optimizuoti;
- diegia parengtas rekomendacijas.

Pagrindinis projektų tikslas – mažinti logistikos sąnaudas ir optimizuoti medžiaginius srautus, gerinti logistikos sistemos kliento kompanijoje skaidrumą.

Realizuojant projektus, naudojami efektyviausi ir moderniausi imitacinio modeliavimo metodai, verslo procesų aprašymai, statistikos duomenų analizė ir kt.

Mes siūlome efektyvesnį metodą kliento kompanijos operaciniams pranašumui didinti – perduoti logistikos sistemos valdymą autsorsingui.

Autsorsingas (angl. outsourcing: išorinis šaltinis) – tam tikrų verslo procesų ar gamybinių funkcijų perdavimas. Tai išorinių išteklių naudojimas sprendžiant savo uždavinius.

Palyginti su tradiciniais metodais autsorsingas padeda spręsti užduotis profesionaliai, ekonomiškiai, su mažesne rizika. Igyvendinami projekta įsiunčiame savo konsultantus į kliento verslo aplinką, numatome pradinius reikalavimus užsakovo logistikos sistemių, kuri nuolat skenuojama, numatome efektyvumo didinimo priemones, kurios igyvendinamos mums valdant.

Neprofilinių aktyvų perdagimo autsorsingui priviliumai

Perdavus šias funkcijas išoriniams rangovui, sumažinami operacijų kaštai, o vadybai neberinkia rūpintis neprofiliniems veiklos rūsimis.

Kiekvienos įmonės neatsiejama veiklos dalis – ne tik pagrindinio verslo sąnaudos, bet ir neprofilinių aktyvų valdymo sąnaudos, kurios neduoda pelno, tačiau gyvybiškai svarbios normaliam kiekvienos kompanijos darbui.

Autsorsingo įdiegimas yra svarbus veiksnys santykiuose su užsienio investuotojais, nes tai padidina kompanijos investicinių patrauklumą. Autsorsingas padeda kompanijai pasinaudoti pažangia pasaulio patirtimi, optimizuoti sąnaudas.

Didinant gamybą, pardavimus ir stambinant verslo vienetus, valdymas turi būti sukoncetruotas į tuos uždavinius, kurių sprendimas užtikrina kompanijos perėjimą į aukštesnį kon-

kurencingumo lygi. Todėl kitos darbo kryptys, irgi ne mažiau svarbios, kontroliuojamos per jų aprūpinimo biudžeto straipsnius.

Logistikos apskaitos ir sąnaudų kontrolės sistema yra gana sudėtinga, jos sukūrimui reikia laiko ir finansų.

Didžioji dalis ekonominio efekto pasiekiamai mažinant atsargas visame materialinio srauto judėjimo kelyje, o tai padeda spartinti kapitalo apyvartą.

Europos pramonininkų asociacijos duomenimis, materialinio srauto tiesioginis monitoringas padeda 30-70 proc. sumažinti medžiagų atsargas. JAV pramonininkų asociacijos duomenimis, atsargos sumažinamos 30-50 proc.

Kompanija "TL NIKA Group" jau dešimt metų dirba Kazachstane ir, mums regis, konkurencingumui išsaugoti čia būtina suformuoti griežtą verslo logiką. Jos tikslas – padėti kompanijoms numatyti strateginius klausimus, kuriuos reikia išspręsti, kad būtų išsaugotos konkurencingumas.

Logistikos kompanijos orientuoja iš logistikos autsorsingo paslaugos.

Logistikos autsorsingo esmė sudaro paslaugų realizavimo kompleksišumas, sudėtingumas, reguliarumas ir ilgalaičių kontraktų pasirašymas.

Daugelis kompanijų, veikiančių Rusijos ir Kazachstano transporto ekspedijavimo rinkose, aktyviai stengiasi didinti kompetencijas, būtinas teikti paslaugas logistikos autsorsingu, o tai visų pirmą pasireiškia investicinių aktyvų pirkimu. Logistikos rinkos tendencijų analizė rodo, jog tradicinė transporto ir ekspeditorų kompanijų rinka yra didelė, ji dinamiškai auga ir suteikia daug galimybių. Konkurencija joje nuolat didėja, ir, norėdami išsilaikti tame segmente, Kazachstano operatoriai turi rūmtai koncentruoti išteklius.

Logistikos autsorsingas dar tik gimė. Ateityje jis augs gerokai sparčiau.

Pavyzdžiu, ekspertai nustate, kad 2009 metais Amerikos kompanijos perdaivė autsorsingui maždaug 51 proc. logistikos išlaidų, Vakarų Europos kompanijos – 79 proc.

Sprendžiant iš prognozuojamų metinių gamybos augimo tempų, taip pat atsižvelgiant į gyventojų perkamąją galią, galima spėti, kad artimiausiais metais logistikos rinkos augimo tempai nesumažės.

Nepražiopsoti rinkos augimo laiko

Logistikos sektorius Kazachstane yra nekonsoliduotas. Tai daugybės palyginti nedidelų kompanijų verslas su gana ribotais ištekliais, kai tuo tarpu didžiausiu Europos logistikos kompanijų vidutinė apyvarta siekia maždaug 1 mlrd. eurų.

Nepaisant to, kad didžiausios pasaulio logistikos kompanijos turi savo atstovybes Kazach-

stane, jų aktyvumas dar menkas. Dažniausiai jos aptarnauja Vakarų klientus, su kuriais kartu atėjo į rinką. Maždaug 90-95 proc. kompanijų – vietinės žaidėjos. Ne per didelis Vakarų konkurentų strategijos agresyvumas kol kas suteikia mūsų kompanijoms progą savo veiklai plėtoti.

Galima pastebėti, kad operatoriai dirba besipečiančioje transportavimo ir ekspedijavimo paslaugų rinkoje, o logistikos autsorsingas – ne. Tačiau yra pagrindo manyti, kad artimiausiais metais ši rinka dar labiau plėsis. Klausimas, kada ji pradės pastebimai augti.

Norint pirmiesiems patekti į logistikos autsorsingo rinką, to laiko negalima pražiopsoti!

Kol kas Kazachstane nėra aiškių logistikos operatorių verslo modelių. Šalies firmos verčiasi įvairia logistikos veikla. Kadangi nėra griežtų strateginių prioritetų ir supratimo, kur kompanija nori ir gali tobuleti, realizuojami įvairūs plėtros projektai ir išplaunami finansiniai bei valdymo ištekliai. Aktyvai plėtoti sandeliavimo užkl, reikalinga tam, kad ateityje būtų sudaryta rimta konkurenčija kompanijoms, praktikuojančioms logistikos autsorsingą, transporto ekspeditorui reiškia esminį finansų atitraukimą.

Logistikos autsorsingo rinka – patraukli galimybė

Mūsų manymu, Kazachstane trūksta logistikos autsorsingo operatorių, galinčių kompleksiškai teikti geras paslaugas.

Logistikos autsorsingo rinkos plėtojimą stabdo visų pirmą tai, kad transporto ir ekspedijavimo kompanijos dar nepakankamai stiprios. Antra vertus, klientai, kuriems reikalingas logistikos autsorsingas, bijo jį išbandyti, nes nepasitiki jo paslaugų kokybė.

Logistikos autsorsingas dar tik gimsta, tačiau pasitikėjimas juo gali duoti daug naudos, bet yra tikimybė, kad kompanija pradės juo naudotis per anksti, neturėdama finansinio stabilumo atsargų.

Transporto ir ekspedijavimo kompanijos pagrindinės kompetencijos: parduoti paprastas paslaugas, ieškoti pigiausiu tarifu.

Firmai, dirbančiai logistikos autsorsingu, reikia kompleksinių projektų realizavimo patirties. Autsorsingo paslaugų operatoriui reikia turėti višą tinklą patikimų partnerių.

Galimybių tapti visaverčiais logistikos autsorseriais turi visų pirmą sandelių operatoriai, kurie jau dabar turi sandelių tinklą. Logistikos autsorsingo rinka – šiuo metu patraukli galimybė. Bet daugelis nesugeba jos realizuoti.

Dabar laimi tas, kuris greičiau už kitus sukurs aiškų, nepriestaringą ir harmoningą savo verslo modelį, kuriame logiškai persipins paslaugos, klientai, geografinės rinkos ir investicijos.



Kinijos logistikos ypatumai

Logistikos industrijos veteranas „M Power Associates“ generalinis direktorius Markas Milaras (Mark Millar) yra rinkodaros, konsultavimo ir logistikos mokymo specialistas.

M. Milaras turi daugiau nei 20 metų darbo tarptautinėje logistikoje ir tiekimo grandinės srityje praktiką, išskaitant 15 metų patirtį Azijos šalyse. Jis yra gerai žinomas ir vertinamas Kinijos rinkoje.

Aktyvus ir entuziastingas logistikos profesionalas, dalyvauja kelių visuomeninių organizacijų tarybose.

M. Milaras pirmininkavo bei skaitė pranešimus logistikos ir tiekimo grandinių klausimais daugiau nei 100 konferencijų 12 šalių.

M. Milaras buvo nominuotas prizui „2009 Providers Pros to Know“, kurį įsteigė žurnalas „Supply & Demand Chain Executive Magazine“.

M. Milarui galima rašyti šiuo adresu mark@markmillar.com



Markas Milaras

Logistikos industrijos plėtra

Nemažai jvairių šalių kompanijų veržėsi įkurti atstovybes Kinijoje, savo verslą grįsdamos pigia darbo jėga ir specialiuju ekonominių zonų teikiamomis galimybėmis.

Dabar jos šioje rinkoje parduoda savo produktus Kinijos vartotojams. Viena plėtra pa-skatino kitą.

Logistikos industrijai tai reiškia, kad pagrindinis dėmesys jau nebéra skiriamas vien produktų judėjimui iš fabrikų per visą Kiniją ar eksportui į okeaninius uostus, esančius Rytų pakrantėje. Dabar tokis pat dėmesys skiriamas prekių judėjimui po vietinę Kinijos rinką, kad jos galėtų pasiekti vis didėjantį skaičių turtingų vartotojų šioje milžiniškoje šalyje.

Kinijos logistikos industrija sudarė pagrindinę dalį nepaliaujamame Kinijos ekonominame augime ir prisitaikė prie šių besikeičiančių distribucijos modelių. Kinijos logistikos industrijos apimtys per 2008 metus išaugo 18 proc. Transporto informacijos tarnyba, kuri ir toliau numato smarką augimą, prognozuoja, kad 2013 metais Kinijos logistikos industrijai pralenks Japoniją ir taps didžiausia Azijos Ramiojo vandenyno regione.

Nors logistika Kinijoje yra vietinės tiekimo grandinės stuburas, pati industrija išlieka sudėtinga, neefektyvi ir fragmentiška. Šiandieni niame skaitmeniniame pasaulyje žmonės, gyvenantys netgi atokiausiose provincijose, turi priėjimą prie šiuolaikinių ryšių ir informacijos technologijų, tokų kaip palydovinė televizija, internetas ir mobiliųjų telefonų tinklas. Visi šie įrankiai kuria globalinį sąmoningumą ir kursto vis augantį tarptautinį prekių troškimą. Daugiau nei pusė gyventojų dabar gyvena miestuose, o augimas skatina vietinį vartojimą.

Toli nuo pagrindinių miestų, tokii kaip Šenhenas, Gvangdžou, Šanchajus ir Pekinas, esančių vakarinėje ir šiaurės rytų dalyje, antriniai miestai ir provincijų sostinės kaip Kunmingas, Hohotas, Chianas ir Urungas ir šimtai kitų municipi-

palinių miestų, kurių pavadinimai retai girdimi už Kinijos ribų, turi milijonus gyventojų.

Vietiniams logistikos sektoriui išskyla iššūkis tekti paslaugas ir produkciją pristatyti taip, kad šimtai milijonų Kinijos vartotojų visoje šalyje norėtų ją pirkti.

Įspūdinga infrastruktūra

Laimei, prekių judėjimas Kinijoje tampa vis lengvesnis, daugiausia dėl to, kad per paskutinį dešimtmetį buvo dedamos milžiniškos investicijos į infrastruktūrą.

Konteinerių uostai pagrindiniam Kinijos žemynine padidino apimtis ir žymiai pagerino našumą, tuo sudarydami geriausias sąlygas jūrų industrijai. Šeši iš dvidešimties geriausių pasaulyje konteinerių uostų yra Kinijos teritorijoje (Šanchajus, Šenzenas, Kuingdao, Ningbo, Gvangdžou ir Tiendzinis). Jie suvaidino svarbų vaidmenį, kai Kinija šiais metais pralenkė Vokietiją ir tapo didžiausia eksportuotoja pasaulyje. 2009 metų rugsėjo mėnesį Šanchajaus uostas perkrovė 2,23 milijono TEU ir aplenkė Singapūrą, kuris laikomas pirmuoju pasaulyje konteineriniu uostu, nors, remiantis metinėmis apimtimis, Singapūras išlieka šiek tiek pirmaujantis.

Nauji keliai, greitkeliai ir tiltai padidino vietinės tiekimo grandinės efektyvumą. Tarp įspūdingiausių projektų yra tokie milžiniški inžineriniai projektais kaip Šanhajaus Yangshan uostas ir Hangzhou Ilankos tiltas. Kompanijoms, kurios veža produktus Yangtze upės delta, ši plėtra gabėnimo laiką padidino per pusę, bet tuo pačiu sumažino eismo grūstis.

Kitur kelių tinklas, kurio užima 71 proc. vietinių krovinių, buvo pertvarkytas. Visoje šalyje kasmet pastatoma tūkstančiai kilometrų naujų greitkelių. Prieš dvidešimt metų Kinija turėjo 147 km greitkelių, prieš dešimt metų šis skaičius išaugo iki 8 733 km, o 2009 metais jau yra 60 346

km greitkelių. Dabar Kinija turi antrą pagal dydį magistralinių kelių tinklą po JAV. 2020 metais ši nacionalinė kelių sistema išsiplės iki 85 000 km ir sujungs kiekvieną miestą, kuriamė gyvena daugiau nei 200 000 žmonių.

Kinija turi naujų oro uostų tinklą, išskaitant Pekino oro uosto, Shenzhen Bao'an oro uosto ir Guangzhou Baiyun oro uosto plėtrą. Kuo daugiau oro linijų ir maršrutų, tuo greičiau ir sau-giau oro krovinys paskirstomas po visą Kiniją, tačiau šios greitos ir saugios transporto priemonės kainos yra aukštos, ir tai reiškia, kad gabenimas oro transportu gali siekti tik 1 procentą bendros vietinių krovinių apimties.

Geležinkelio tinklas yra pažangus pagal savo geografinį išsidėstymą, bet nėra plačiai naudo-jamas kroviniams gabenti – tik 15 proc. vietinių krovinių yra vežama geležinkeliais.

Geležinkelio infrastruktūra konteineriams vežti yra minimali. Prioritetai skiriami kele-viavims bei kariniams ir biriems kroviniams ga-benti.

Geležinkelio infrastruktūros plėtrai yra skiriamos nemažos investicijos, išskaitant konteinerizaciją, todėl laikui bėgant ji taps patrauklesne paprastų krovinių gabenumui. Transportavimo tinklas nuolat plėsis ir gerės, nes Kinija kasmet investuoja milijardus dolerių į infrastruktūros plėtrą. Taip pat galima tikėtis, kad Kinijos dar nepakankamai išvystyta logistikos industrijai ir toliau tobulės tiek dėl rinkos keliamų faktorių, tiek dėl šalies vyriausybės iniciatyvų.

Susilieja vietinė ir tarptautinė patirtis

Renkantis logistikos paslaugas Kinijoje reikia atkreipti dėmesį į trečiosios šalies logistiką (Third-Party Logistics – 3PL), t.y. ar naudotis vietinių Kinijos ar tarptautinių logistikos kompanijų paslaugomis.



Kinijos logistikos kompanijos turi gerą vietinę patirtį, ryšią ir dirba mažesnėmis kainomis. Trūkumai yra tai, kad jos dažniausiai neturi gilių patirties šioje srityje arba specifinės ekspertizės, jų darbuotojai nėra pakankamai apmokyti, o informacių technologijų sistemos neatitinka tarptautinių standartų. Palyginti nesenas logistikos sektoriaus atsiradimas reiškia, kad dauguma vietinių kompanijų stokoja geriausios tarptautinės praktikos.

Pastaruoju metu tarptautinės logistikos kompanijos, tokios kaip „Exel Logistics“ (dabar DHL), TNT ir UPS, pasiūlė valdymo ekspertizę ir pažangius technologinius sprendimus kartu su geriausia tarptautine praktika. Tuo tarpu vietinės kompanijos išlaikė savo tradicinę jėgą. Pastaruoju metu skirtumai tarp šių logistikos tiekėjų kategorijų vis labiau mažėja. Vietinės Kinijos logistikos kompanijos smarkiai tobulėja ir įgauna tarptautinės patirties. Tuo pat metu tarptautinės kompanijos įgauna daugiau žinių apie vietinės rinkos sąlygas ir įdarbina daugiau vietinių vadovų, kurie nusiteikę siekti karjeros aukštumų.

Konsolidacijos link

Logistikos industriją Kinijoje šiuo metu sudaryta iš keturių pagrindinių logistikos paslaugų tiekėjų (LPT). Vietinės Kinijos LPT yra arba didelės valstybei priklausantios kompanijos tokios kaip „COSCO Logistics“, „China Merchants“ ir „Sinotrans“, arba privačios logistikos kompanijos, kurios gali būti skirtingo dydžio, nuo mažos vietinės reikšmės kompanijos tik su keliais sunkvežimiais, sandėliais ar baržomis iki didelės kompanijos su platesne geografija. Paštaraisiais metais keletas privačių Kinijos 3PL kompanijų pademonstravo lyderystę, ruošdamas sprendimus nacionaliniams klientams. Viena iš jų – „Guangzhou's PG Logistics Group“ (PGL), kuri išaugo ir tapo nacionaline paslaugų tiekėja. Greitai plečiasi „BEST Logistics Technology“, kurios pagrindinis biuras yra Changdžou. Ji nesenai atidarė naują centrinį sandėlį Liny, Shandong provincijoje, kuris teiks distribucines paslaugas stambiai tarptautinei maisto kompanijai „Kellogg Food Company“.

Tačiau vietinės Kinijos 3PL kaip „Guangzhou's PG Logistics Group“ ir „BEST Logistics Technology“ yra labiau išimtis nei taisyklė. Suskaldytame Kinijos logistikos sektoriuje, tenkinančiam nacionalinius distribucijos poreikius, visoje vienos rinkoje dalyvauja tik keletas trečiosios šalies tiekėjų. Kai kuriais atvejais krovinių siuntėjai naudoja daugiau nei 20 skirtingu kompanijų, kad paskirstytų savo prekes po visą Kiniją.

Po to, kai Kinija išstojo į Pasaulinę Prekybos Organizaciją (PPO), aprūpинmai dėl užsienio logistikos kompanijų nuosavybės pamažu sumažėjo. Tokie aprūpинmai buvo nuo 2005 metų, kai užsienio kompanijos negalėjo dirbtį be bendros su Kinijos verslo atstovu įmonės sukūrimo. Šių aprūpинų panaikinimas atvėrė kelią iškurti tarptautines, užsienio subjektams visiškai priklausantias įmones. Kai kurios jų nutraukė bendrų įmonių veiklą, kitos, kaip 2006 metais padarė TNT, įsigijo partnerį „Houa Logistics“.

Beveik trys ketvirtadalai iš milijono kompanijų yra įtrauktos į logistikos industriją ir daro ją ypač fragmentiška, kai 20 pagrindinių kompa-



nijų turi tik 7 procentus bendros vietinės logistikos rinkos. Aišku, konsolidacija tarp paslaugų tiekėjų tėsis. Tai būtina tam, kad industrijąaptų efektyvesnė ir tenkintų rinkos poreikius.

Lygiagrečiai su globalinės logistikos industrijos konsolidacija (DHL ir „Exel“, „Schenker“ ir „Bax“) vietinė konsolidacija Kinijoje vadovaujasi dviem pagrindiniais maršrutais. Vis daugiau ir daugiau vietinių Kinijos kompanijų bursis į grupes, kad sudarytų stipresnius regioninius ir nacionalinius tinklus. Tikimasi daugiau formalių susijungimų tarp vietinių Kinijos kompanijų. Tuo tarpu tarptautinės 3PL toliau tės pirkimus kaip priemonę plėsti savo tinklą Kinijoje. Tuo metu, kai šie rinkos faktoriai skatina Kinijos logistikos industrijos augimą, Kinijos Liaudies Respublikos vyriausybė paskelbė plataus masto planą „atnaujinti“ Kinijos logistikos industriją, kuris dar labiau skatinas paslaugų tiekėjų konsolidavimą.

Atnaujinimo programa

2009 metų kovo mėnesį Kinijos Valstybės Taryba paskelbė Logistikos industrijos restruktūrizacijos planą. Šioje direktyvoje iškeltose kai kurios pagrindinės problemas, su kuriomis susiduria logistikos industriją. Šis planas reikšmingas tuo, kad Jame konstatuojama, jog logistika yra svarbus Kinijos bendrosios ekonomikos klestėjimo komponentas, kad tai yra industriją su savo teisėmis, ir jai reikalinga modernizacija.

Savastraityje „International Freight Weekly“ „China Intelligence Online“ logistikos ekspertas Li Perkinsas (Lee Perkins) pabrėžė, kad reikia transformuoti regioninį fragmentiškumą, blogai aglomeruotą vietinę industriją į globaliai konkurencingas tarptautines logistikos kompanijas; didinti 3PL vaidmenį ir apimtis; pasiekti 10 procentų pridėtinės vertės augimą industrijoje ir ryškiai sumažinti logistikos kaštus. Minėtame plane vyriausybė skatina Kinijos gamintojus labiau išskirti logistikos veikloje trečiosios šalies logistikos paslaugų tiekėjus, kadangi dabartiniai užsakymai Kinijoje atsilieka nuo išsivysčiusių šalių. Kinijoje tik 20 proc.

logistikos procesų yra užsakomieji. Pavyzdžiui, JAV 50 proc. logistikos veiklos yra užsakomoji, Japonijoje – 80 proc. Toks žemas užsakymų lygio skverbimasis Kinijoje yra viena iš logistikos industrijos neefektyvumo priežasčių. Logistikos industrijos atnaujinimo planas duoda pagrindą įvairioms iniciatyvoms – 9 logistikos zonų sukūrimui, 10 logistikos koridorių ir 10 logistikos ryšių tinklo, jungiančio 38 pagrindinius miestus, sukūrimui. Planas akcentuoja poreikį plėsti ir tobulinti daugelį logistikos industrijos sričių, kurti logistikos parkus, atliki mokslinius tyrimus, siekti tarptautinių standartų.

Plėtros poveikis

Atnaujinimo ir plėtros plano poveikį logistikos industriją Kinijoje pajaus keturiose pagrindinėse srityse: bus tobulinami įgūdžiai ir mokymas, diegianti pažangesnę technologiją, didinama paklausa naudoti užsakymus ir skatinama paslaugų tiekėjų konsolidacija. Planas akcentuoja poreikį tobulinti logistikos industrijos specialistų ruošimą. Norint pasiekti tarptautinių standartų, didesnis dėmesys turi būti skiriamas įgūdžių suformavimui ir veiklos sertifikavimui. Reikia glaudesnio bendradarbiavimo su užsienio mokslinių tyrimų institutais ir mokymo paslaugų tiekėjais, kurie galėtų organizuoti mokymo kursus pagal tarptautinius standartus vietinėje rinkoje. Kinijos logistikos kompanijos atnaujins savo informacines sistemas ir pritaikys daugiau technologijų pagal gerausių tarptautinę praktiką.

Kaip buvo aptarta, aug logistikos paslaugų poreikis ir daugės užsakymų. Kryptis į konsolidaciją skatinas didesnių logistikos kompanijų su platesne paslaugų apimtimi ir geografinė plotme kūrimasi, o tai sumažins sienų kirtimo barjerus ir leis kompanijoms dirbtį efektyviau.

Bendras šios plėtros poveikis leis gerinti logistikos sektoriaus kokybę Kinijoje. Klientams tai yra gera žinia. Paslaugų lygis šioje industrijoje turi kilti, kaštai turi mažėti. Dėl to klientai gaus didesnę pridėtinę vertę. Tai yra optimistinė plėtra, kurią mes stebime su didele viltimi. ■

Ekonomikos grafika: V ar W?

Pasaulio ekonomika atsigauna, tačiau ar šis procesas tėsis? Ar V raidės pavidalu kylanti ekonomikos kreivė netaps W?

Šie klausimai buvo analizuojami Nyderlandų „Fortis Bank“ eksperto Gajaus Verbernės (Guy Verberne) pranešime Azijos ir Europos transporto plėtros forume, vykusiame kartu su Azijos ir Europos ASEM transporto ministrų susitikimu Vilniuje spalio 19 d.

Didelio dėmesio sulaukęs pranešimas sukélé ir prieštaringu minčių bei vertinimų.

Didžiosios recesijos anatomija

2008 metų rugpjūčio 15 d. „Lehman Brothers“ bankrotas sukélé globalinį „baimės šoką“. Tarsi mostelėjus burtų lazdele, finansinė sistema visiškai apmirė, smarkiai sumažėjo vidaus paklausa, o gamybinių veiklų ir verslas taip pat agresyviai sumažino išlaidas. JAV ir Japonijoje smarkiai krito vidutinis vidaus vartojimas, grynasis eksportas pasidarė visiškai neigiamas.

Pastaroji recesija JAV po Antrojo pasaulinio karo yra vienuoliktoji. Visų recesijų trukmė tėsesi maždaug nuo metų iki dvejų: nuo 1948 lapkričio iki 1949 spalio, nuo 1953 liepos iki 1954 gegužės, nuo 1957 rugpjūčio iki 1958 balandžio, nuo 1960 balandžio iki 1961 vasario, nuo 1969 gruodžio iki 1970 lapkričio, nuo 1973 lapkričio iki 1975 kovo, nuo 1980 sausio iki 1980 liepos, nuo 1981 liepos iki 1982 lapkričio, nuo 1990 liepos iki 1991 kovo, nuo 2001 kovo iki 2001 lapkričio.

Dabartinė, pati giliausia recesija, prasidėjusi 2007 metų gruodį, dar neturi pabaigos.

Analitikai teigia, kad po ilgo finansinio atsilimo (2001-2007) recesijos būna ilgos ir gilios. Anot jų, pastaroji krizė buvo ypač agresyvi.

Nepaisant to, pasaulio ekonomika pradėjo vėl sparčiai augti. Tas grafiškai parodytas augimas primena V raidę. Tai, žinoma, geriau negu anksčiau prognozuotas U formos kilimas ir netgi geriau negu L formos stagnacija.

Ar po tokio spartaus augimo mūsų nelaukia dar vienas kritimas žemyn?

Ar V netaps W?

Kai kurie ekspertai neatmeta tokios galimybės. Jie teigia, kad atsigavimas vyko dėl rekapitalizacijos. Kai šis procesas baigsis, augimas vėl pradės kristi.

Kinijos ir Indijos ekonomikos pakilime pagrindinis faktorius buvo atsargų kaupimas, tačiau tai nebuvo vienintelė priežastis. Kinijos atsigavimas yra daugiau nei rekapitalizacija. Šioje šalyje sparčiai auga importas.

JAV taupymo koeficientas greitai prisitaikė prie žemesnio turto lygio. Nuvertėjus turtui imta labiau taupyti, o tai veda prie mažesnio vartojimo.

Dėl to ekspertai vėl yra sunerimė, nes dėl taupymo sumažėjęs vartojimas gali nublokšti ekonomiką atgal į recesiją.

Ką sako centrinių bankų bankininkai?

„Mes matome kai kuriuos ženklius, patvirtinančius, kad reali ekonomika pradeda išeiti iš „laisvo kritimo“ periodo, tačiau tai nereiškia, kad mūsų laukia labai lengvas kelias. Didžiausia klaida būtų atsipalaudojoti ir pamiršti šios užduoties svarbą ir skubumą“, - mano ECB prezidentas Trichetas.

Sumažinimai, kurie vyksta per greitai arba yra per daug agresyvūs, gali nublokšti ekonomiką atgal į recesiją. Tai pratęstų žmonių sukurtą dvigubo kritimo tradiciją.

Kas bus, jei banko rezervai pradės judėti, o centriniai bankai per lėtai reaguos?

Pinigų tiekimasaptų sunkiai kontroliuojamu, susikurtų rizika atsirasti naujiems turto burbulams ar infliacijai. Tai gali suformuoti tokį procesą, kuris buvo 1970 metais, kai buvo laukama inflacijos kilimo. Tikimasi, kad palūkanų dydžiai gali žymiai pakilti, tuo pačiu mažindami ekonomikos augimo tempus. Kontroliuojant pinigų tiekimą, taip pat žymiai pakiltų palūkanų dydžiai.

Kas bus, jei mes nesuvaldysime fiskalinio deficitu?

Vyriausybės skola sprogs. Dėl didelių palūkanų sumažės privataus sektoriaus skolinimosi galimybės. Tai padarytų neigiamą poveikį kryptingam augimui.

Ko galima tikėtis?

Mes esame neigiamo grįžamojo ryšio poveikio, kuris nuo 2008 metų tempia pasaulio ekonomiką į gilią recesiją, liudininkai.

Kartu su finansinių rinkų stabilizacija „Lehman Brothers“ baimės šokas baigėsi, o agresyvi fiskalinė ir piniginių lėšų įtaka pradėjo veikti ir tai turėtų padėti 2010 metų ekonomikos augimui.

Šis teigiamas poveikis turėtų greitai priversti ekonomiką atsistoti ant kojų. Vyrauja tendencija, kad po gilių recesijų ekonomika smarkiai šoktelė aukštyn.

Fiskalinė ir piniginių lėšų įtakos narpliojimas turėtų vykti laipsniškai ir koordinuotai, antrapip atsiras rizika nutempti ekonomiką į dvigubo kritimo recesiją.

Būsimas kryptingas augimas gali būti lėtesnis dėl didesnių bankinių palūkanų.

Parengta pagal Nyderlandų „Fortis Bank“ eksperto Gajaus Verberno pranešimą

Ar virtualūs laivai plauks į virtualius uostus?

Spalio pabaigoje Kinijos mieste Daliane vyko ketvirtasis pasaulinis laivybos samitas, kuris sulaukė tūkstančio aukščiausio rango vyriausybės, Jungtinių Tautų, asocijuotų struktūrų pareigūnų, kompanijų vadovų,

laivų savininkų iš 30 pasaulio šalių. Renginį aptarė 80 specializuotų spaudos leidinių ir televizijos kanalų.

Įtakingiausi laivybos verslo atstovai aptarė dabartinę laivybos situaciją ir svarstė, kokia bus laivybos pramonė, pasibaigus finansinės krizės sukeltai stagnacijai.

Profesionalai kėlė klausimus ir siūlė atsakymus, pristatė originalias idėjas ir optimistines prognozes, kad būtų sukurta harmoninga laivybos sistema ir harmoninga ekonomika.



Laivybos samitas Daliane.

Kompanijos „Shippingchina“ prezidentas Kandas Šuchunas (Kand Shuchun) teigė: „Šiandieninėje laivybos ir logistikos industrijoje logistikos konsepcija smarkiai keičiasi. Vis daugiau kompanijų siekia naujo laivybos logistikos modelio. Vieni tvirtina, kad tai yra neišvengiamą, kiti – kad finansinės krizės poveikyje atsiradęs naujas modelis yra „aukso raktas“. Taigi, koks tas krizės poveikyje išsivystės modelis? Ar laivybos rinkoje jis taps posūkiu į augimą? Kodėl žmonėms reikia nuolatinio augimo?“



Laivybos situacija yra sudėtinga

Aukščiausias laivybos rinkos pakilimo taškas daugelį laivų savininkų paskatino padidinti naujų laivų statybos užsakymus. Tai suformavo laivų pertekliaus situaciją, kuri prasidėjus pasaulinei ekonomikos krizei 2008 m., smarkiai nukritus laivų paklausai dar pablogėjo.

Pasaulinės didmeninių prekių kainos yra žemos, tačiau Kinijos vyriausybė priėmė ekonominio skatinimo planą, išjudinančią Kinijos geležies rūdos ir anglies importą. Kadangi pasaulyje pirminių žaliau kainos krito, Kinijos vario, boksių, grafito, cinko ir sojos pupelių importas staiga išauga. Tuo pat metu pakilo tarptautinės birių krovinių kainos.

Nors naftos paklausa rinkoje krenta, tačiau tanklaivių pajégumai didėja. Pasak statistikos, nuo 2009 m. liepos 1d. pasaulyje plaukiantis tanklaivių laivynas pasiekė 5 142 425 dwt, o tai rodo 4,5 proc. augimą.

Konteinerių transporto rinka buvo ypač paveikta. Kadangi turimi pajégumai yra gerokai didesni nei to reikia rinkai, laivybos kompanijos paskelbė nuožmūn kainų karę ir labai sumažino tarifus. Kai kurios laivybos linijos nebesugeba išsilaiatyti rinkoje. Daugelis jų užsidaro, o ir kitų laukia toks pat likimas.

Reikalinga sistema

Reikalinga sistema, kuri sujungtų visus uostus, logistiką ir laivybos kompanijas bei muitinę, kad būtų sukurta bendra nenutrukstama gamybos ir tiekimo grandinė.

Dabartinė statistika, kurią pateikė Kinijos nacionalinis statistikos biuras, rodo, kad Kinijos užsienio prekyba siekė 256 trilijonus JAV dolerių. Kinija tapo pasaulyje didžiausia prekybos šalimi ir didžiausia jūrine valstybe.

Tačiau dėl vieno dalyko reikia susirūpinti. Bendri Kinijos logistikos kaštai sudarė 20 proc. BVP. Darbo ir sandėliavimo kaštai Kinijoje yra daug mažesni nei kitose šalyse, o logistikos kaštai – daug didesni. Egzistuoja du svarbus faktoriai. Iš vienos pusės, visos industrijos išdėstymas yra neracionalus ir tai dar nesuformavo rinkos. Iš kitos – tiekimo ir paklausos grandinė nėra tinkamai organizuota. Prekių cirkuliacija, sandėliavimas, transportavimo modų paskirstymas, informacijos srautas, logistika ir kapitalo srautai nesudaro organiškos grandinės. Vienintelis keliais tai padaryti yra sukurti šešių dalių logistiką.

Virtualus sausas uostas – Kinijos laivybos ekonomikos variklis

Ketvirtajame pasaulinės laivybos susirinkime „Shippingchina“ vadovas pristatė virtualaus sauso uosto konцепciją, kuri tarp dalyvių sukelė plačias diskusijas.

„Virtualus sausas uostas (VSU) yra elektroinė platforma, jungianti uostą ir žemyninių įrenginių informaciją ir funkcijas – dokavimo, muitinės, prekių inspektavimo, bankininkystės ir draudimo sektorius bei eksporto operacijas“, – sakė K. Šuchnas.

VSU sukūrimas duos naudos visai industriai ir agentūroms, išskaitant tarptautinę prekybą, krovinių ekspedijavimą, logistiką, laivybos kompanijas, uostus, muitinę ir nacionalines įstatymų kūrėjų institucijas.

Tarptautinė prekyba turės naudos iš VSU, mažindama logistikos kaštus, krovinių transportavimo laiką skirtingose šalyse, gerindama atsiskaitymus.

Logistikos kompanijos gali naudotis VSU paslaugomis norėdamas paruošti sutartis, sumazinti darbo kaštus ir atliliki muitinės procedūras, prekių inspekcijas, apiforminti draudimą ir atlirkdamas kitas verslo operacijas.

Muitinei ir inspektavimo agentūroms VSU padės pagerinti muitinės procedūrų efektyvumą, kontrabandos prevenciją ir t.t.

Vyriausybei VSU padės geriau analizuoti transporto šaltinius, vietinę ekonomikos plėtrą ir per multipramoninę informaciją skatinti bendrą Kinijos logistiką, pasiekti operacinio efektyvumo, mažinti kaštus ir didinti Kinijos konkurencingumą ir nacionalinės žemyninės ekonomikos plėtrą.

Kaip išbriсти iš krizės? Išeitis – kaštų mažinimas

Konkurencija laivybos industrijoje egzistuoja visoje tiekimo grandinėje. Kaip sujungti tiekimo grandines, kaip integrnuoti išteklius, kaip glaudinti konkurencingumo briaunas ir kaip sukurti naujų pelnų – tai yra klausimai, kuriuos kėlė laivybos verslo ir politikos viršūnų susitikimo dalyviai.

Atsakymas į daugelį šių klausimų buvo – mažinti kaštus.

Internetas neturi geografinių aprubojimų, taigi kaštų mažinimo įrankiu gali tapti „ShippingMart“.

Kas yra „ShippingMart“?

„ShippingMart“ yra e-komerčijos laivybos platforma „Verslas verslu“. Šios platformos naudotojai gali kurti aljansus, integrnuoti išteklius, naudoti aukšto laipsnio informacines sistemas organizuojant logistiką ir gerinant verslo pelningumą.

Pasak Kinijos logistikos ir pirkimų asociacijos prezidento Dai Dingyi, aukšti logistikos kaštai yra svarbus faktorius, kliudantis Kinijos logistikos kompanijoms. Siekiant sumažinti kaštus ir skatinti tarptautinį konkurencingumą, Kinijos logistikos kompanijos turėtų būti aprūpintos moderniomis informaciniemis technologijomis ir nauja valdymo konceptacija, kad visos kartu suformuotų „didelės logistikos“ sistemą.

K. Šuchunas pasiūlė sukurti „E-Hub“ laivybą, „ShippingMart“ dirba rinkoje jau penkerius metus. Joje yra 120 kompanijų narių iš 30 uostų. Bendra pirkimų suma siekia 2 milijonus TEU. Tikimasi, kad iki 2010 m. pabaigos, „ShippingMart“ turės 300 narių iš 60 uostų su bendra pirkimų suma, siekiančia 4 milijonus TEU.

Aštuonios „ShippingMart“ funkcijos

- Pirmoji funkcija – teikti laivybos kompanijoms tiesioginio pirkimo paslaugą. „ShippingMart“ yra logistikos tiekimo grandinės paslaugų sistema, integrnuojanti tris jungtis. Pradinė rinka klientams yra milžiniška, vi-



durinė – paslaugų platformos užsakymai, kuriuos suformuoja visos Kinijos logistikos kompanijos. Galiausiai „ShippingMart“ yra laivų savininkai. „ShippingMart“ surenka didelius prekių kiekius iš visų Kinijos uostamiesčių bei žemyninių miestų ir perduoda krovinius laivų savininkams su didžiausiu darbo efektyvumu ir mažiausiais kaštais.

- Antroji „ShippingMart“ funkcija yra išplėsti uostų paslaugas Kinijos žemynui. 80 proc. Kinijos krovinių yra transportuojama iš uostamiesčių ir 80 proc. krovinių ateina iš Kinijos žemyninių dalies. Kaip gali pakrančių uostai tobulinti savo konkurencingumą ir surasti daugiau krovinių šaltinių? Atsakymas yra virtualaus sauso uosto koncepcija. VSU padeda išplėsti uostų paslaugas į žemyną per tiesioginę e-komerčijos sistemą. Eksporto kompanijos gali vykdyti pakavimo darbus fabrikuose, atliliki vietinių muitinių procedūras ir gauti važtarastį tiesiogiai į savo banko sąskaitas. Likusias procedūras atlieka „ShippingChina“ ir jos logistikos kompanijos pagal sutartis. Ši sistema padėtų sumažinti logistikos kaštus 25 proc.

- Trečioji funkcija yra tiekti trijų dimensijų erdvę būsimai logistikos kompanijų plėtrai. Šiuo metu yra daugiau nei 20 000 krovinių ekspedijavimo kompanijų ir daugiau nei 2000 NVOCC, bet yra 700 000 visų rūsių logistikos kompanijų. Tai sukuria chaosą rinkoje ir mažą ekonominį efektyvumą.

- Ketvirtoji funkcija yra tiekti pridėtinės vertės paslaugą krovinių draudimui. Kinijos importo ir eksporto apimtys yra 256 trilijonai JAV dolerių.

- Pentkoji funkcija yra suteikti verslo galimybes bankams. „ShippingMart“ sudaro salygas kapitalo srautams ir gali suteikti 4 milijardus JAV dolerių tarptautiniams atsiskaitymams.

- Šeštoji funkcija yra tapti tiltu tarp Kinijos ir pasauly. „ShippingMart“ yra virtualus tarptautinis verslo tiltas ir gali integrnuoti uostų, laivybų ir logistikos paslaugas taip, kad kompanijai vienoje šalyje gali būti pasiūlytos kitos šalies paslaugos.

- Septintoji „ShippingMart“ funkcija užtikrina vieno sostinimo paslaugą, sujungiančią muitinės procedūras ir inspektavimą.

- Aštuntoji funkcija yra tiekti didelio našumo paslaugas per IT technologijas. Kinija turi 600 milijonų žmonių, turinčių mobiliuosius telefonus. Sukurdami mobilujį tinklą, klientai gali sekti krovinių transportavimą, kad būtų pagerintas to transportavimo tikslumas.

Paruošta pagal „ShippingChina“ informaciją.



Naujoji IRU Eurazijos transporto iniciatyva

Projektą „Naujoji Eurazijos autotransporto iniciatyva“ (NELTI) 2006-2008 metais parengė Tarptautinė automobilių transporto sąjunga (IRU), siekdama plėtoti reguliarius komercinius krovinių vežimus automobilių keliais tarp Kinijos, Centrinės Azijos ir Europos šalių.

Oficialus projekto startas įvyko 2008 m. rugsėjo 16 d. Taškente (Uzbekistanas). Transportavimas pagal NELTI projektą vykdomas trim pagrindinėmis kryptimis naudojant TIR procedūras ir aprépiant 24 valstybių teritorijas nuo Kinijos sienos su Kazachstanu ir Kirgizstanu rytuose iki Belgijos ir Nyderlandų vakaruose, nuo Baltijos uostų šiaurėje iki Irano ir Turkijos pietuose.

Per mėnesį NELTI projekte vienu metu dalyvauja vidutiniškai 20 autotransporto priemonių. Bendras nuotolis, kurį įveikė vežėjai, viršijo 1,56 mln. kilometrų. Vadinas, bendras atstumas, kurį įveikė viena transporto priemonė per vieną statistinę reisą, yra maždaug 10 740 kilometrų (5370 km į vieną pusę). Bendra pervežtų krovinių apimtis viršijo 4,2 tūkst. tonų, o tai atitinka vieno automobilio vidutinę 14,4 tonos apkrovą į vieną pusę (28,8 tonos per reisą į abi puses).

Pagal projektą vežamų krovinių nomenklatūra labai plati: maisto produktai, plačiai vartoamos prekės, buitinė technika, pramonės puspaminkliai bei įranga, medikamentai, diplomatiniai kroviniai ir kroviniai karinėms bazėms.

Realizuojant projektą NELTI, buvo gauta konkretių duomenų, patvirtinančių komercinių vežimų tarp Azijos ir Europos efektyvumą,

taip pat ir apie frachto dydį (4-5 tūkst. dolerių į vieną pusę priklausomai nuo maršruto), to frachto struktūrą. Buvo išaiškintos pagrindinės krovinių komercinio transportavimo problemas. Kroviniai buvo gabenami be pertraukos ir bendrais pagrindais, jie buvo grynai komercinio pobūdžio. Jokių preferencijų, kaip antai „žaliasis koridorius“ ar kiti palankūs režimai, vežėjams nebuvo suteikta.

Vienas pagrindinių rodiklių, paaiškėjusių realizuojant NELTI, yra autovežėjų „negamybiniai“ kaštai, kurie sudaro maždaug 25 proc. frachto ir 39 proc. krovinių gabentimo laiko. Akivaizdu, jog, pašalinus tuos du neigiamus rodiklius, sumžes frachto kaina, padidės pervežimų efektyvumas. Visa tai padidins automobilių transporto konkurencingumą Azijos-Europos kryptimi.

Siekiant padėti sėkmingai realizuoti projektą NELTI, 12 šalių (10 NVS valstybių, taip pat Turkijoje ir Irane) buvo įkurti koordinacinių centralų, kuriuose dirba tarptautinių vežėjų asociacijų atstovai, taip pat transporto žinybų, muičinių bei vidaus reikalų tarnybų atsakingi darbuotojai.

Svarbus projekto NELTI elementas yra vežimų monitoringas. Jo pagrindu priimta JT ECKATO monitoringo metodika. Specialiuose dienoraščiuose vairuotojai – projekto dalyviai fiksavo kelionės duomenis, sienų kirtimą, priverstinius sustojimus, kelių ir pagalbinės infrastruktūros būklę, oficialias ir neteisėtas rinkliavas, kitas problemas. Pasinaudojus tais dienoraščiais, NVS regione sudaromi „kelių žemėlapiai“, kurie pateikia šalių, per kurias eina NELTI maršrutai, vadovaujantiems organams informaciją apie administracines kliūties, trukdančias organizuoti normalų transporto priemonių eismą, prekybą

ir tranzitą Eurazijos regione.

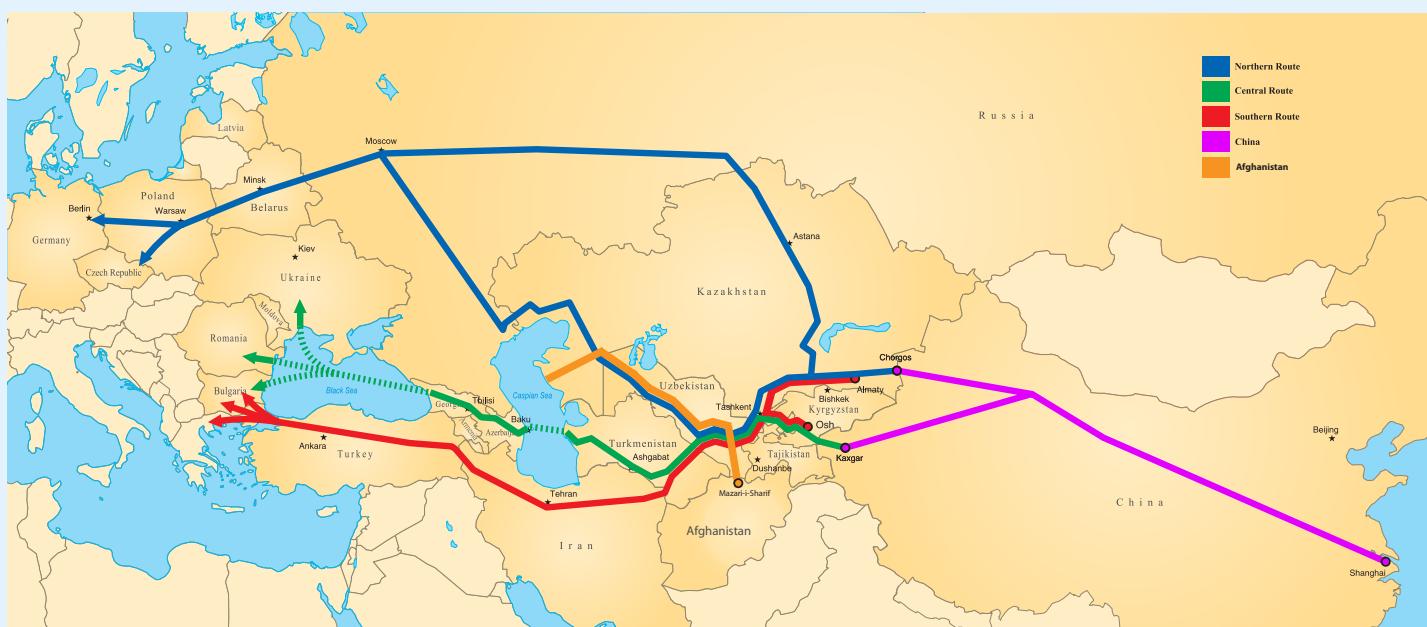
Realizuojant NELTI projektą, buvo parengta finalinė ataskaita, kurioje pateiktos rekomendacijos krovinių vežimų kliūtimis šalinti, sienų pervažiavimo procedūroms paprastinti. Taip pat buvo pareikštas pagrindinis NELTI tikslas: paruošti dirvą ir pašalinti kliūtis tiesioginiams krovinių vežimui automobilių keliais, kuris artimiausiu laiku turi prasideti tarp Kinijos ir Europos (išsami finalinės ataskaitos versija pateikta NELTI tinklalapyje www.iru-nelti.org).

Susumavus NELTI veiklos pirmosios fazės rezultatus 5-ojoje IRU Eurazijos konferencijoje Almatoje (Kazachstanas) 2009 m. birželio 11 d. ir pripažinus didelį projekto efektyvumą, konferencijos organizatoriai ir dalyviai nutarė pratęsti NELTI veiklą ir nuo 2009 m. liepos pradėti realizuoti antrąją projekto fazę.

Antrajame NELTI etape numatytas glaudus IRU bendradarbiavimas su Azijos plėtros banku (ADB), kuris realizuoja Centrinės Azijos valstybių regioninio ekonominio bendradarbiavimo programą (CAREC). Antroji NELTI veiklos fazė skirta 2 metams ir numatyta organizuoti krovinių vežimus pagal patobulintą JT ECKATO metodiką bei reguliariai keistis monitoringo duomenimis su ABD.

Krovinių transportavimo geografija plečiasi, NELTI dalyvių vis daugėja. Antrąjį projekto fazę 2009 metų liepą pradėjo 21 kompanija iš Azerbaidžano, Baltarusijos, Irano, Kirgizstano, Kazachstano, Rusijos, Tadžikistano, Turkmenistano, Turkijos ir Uzbekistano. Maršrutų irgi daugėja. Atsirado keli Šiaurės (Kazachstanas-Rusija-Baltarusija-ES) ir Centrinio maršrutų (Kazachstanas-Azerbaidžanas-Gruzija-Turkija-ES) variantai. Prie Pietinio maršruto prisidėjo tranzitas į Afganistaną.

Susumavus iš vairuotojų dienoraščių gautos informacijos duomenis, nuo 2009 m. spalio oficialiai NELTI tinklalapyje www.iru-nelti.org pateikiama ir nuolat papildomi duomenys apie transporto priemonių eismą NELTI maršrutais.





Milda Manomaityte

Su 21 jau veikiančiu specializuotu oro uosto traukiniu (6 tiesioginiai ir 15 rajoninių) ir 13 planuojamų pastatyti per artimiausius metus Azija išties yra gera rinka verslui.

Delyje, Indijoje, vykusios tarptautinės konferencijos „Rail Systems Asia“ metu aptartos šios galimybės, o leidinio „airrail NEWS“ globojamoje specializuotoje sesijoje pažvelgta į sėkmingiausius oro uosto traukinius regione.

Pavyzdžiu, Honkonge veikiantis specializuotas oro uosto ekspresas jau tapo įkvėpimo šaltiniu ne tik naujiems, bet net ir kelerius metus veikiantiems Azijos oro uosto traukiniams.

Delyje statoma oro uosto linija „Delhi Airport Metro Express Line“ (DAMEL) veiks pagal sėkmingą Honkongo pavyzdį. Jau kitais metais Naujojo Delio gyventojai galės išsikti į 20 minucių greitajį traukinį, lekiantį į Indiro Gandi tarptautinį oro uostą. Nors sklando abejonės, ar konstruktoriai spės užbaigtį ši projektą iki kitų metų spalį Delyje vyksiančią Britanijos tautų sandraugos žaidynių.

Viena iš Honkongo traukinio paslaugų yra bagažo aptarnavimas ir registracija. Honkongo oro uosto ekspresso vadovai tikina, kad atsiaskius bagažo registravimo jų verslas smuktu maždaug 15 procentų. Tai gana įdomus faktas, nes Europoje veikiantys specializuoti oro uosto traukiniai, regis, nemato tokijų paslaugų naudos. Na, išskyrus Vienoje veikiantį „CAT“. Anksčiau teikęs bei vėliau šias paslaugas nutraukęs Londono „Heathrow Express“ (HEX) pradėjo šnibždėti, kad bagažo registracija vėl bus prieinama HEX keleiviams.

Beje, Delio oro uosto metro keleiviai savo lagaminus galės palikti net dviejose centrinėse traukiniių stotyse – „New Delhi Railway Station“ ir „Shivazhi Staliū“.

Specializuotas Kuala Lumpuro oro uosto traukinys „KLIA Ekspres“ nutarė šią funkciją dar labiau išplėsti.

„KLIA Ekspres“ generalinė direktoriė Norma Mod Nur (Noormah Mohd Noor) konferencijoje pristatė Kuala Lumpuro centrinėje geležinkelio stotyje netrukus pradėsiantį veikti bagažo išregistravimo paslaugą.

„Tai unikali sistema, tad mes vis dar bandome įvairius jos veikimo principus ir ieškome geriausio būdo, kaip šią paslaugą pasiūlyti klientui“, - sakė N. Nur.

Bagažo registracija oro uosto traukiniuose – būtinybė ar prabanga?



Anot jos, nuo šiol „KLIA Ekspres“ keleivis savo bagažą galės atsiimti tiesiai centrinėje miesto stotyje, o ne oro uoste.

„Kuala Lumpuro geležinkelio stočiai suteiktais triju raidžių „oro uosto“ kodas, tad keleivis skrisdamas Malaizijos, „Cathai Pacific“, „Royal Brunei“ ar Emyratų oro linijomis, gali pažymėti, kad bagažą jis pageidauja atsiimti Kuala Lumpuro geležinkelio stotyje ir jo lagaminai nukeliaus tiesiai ten“, – sistemos veikimo principą pristatė N. Nur.

Ji tikisi, kad naujoji sistema sulaufs pripažinimo, nes jau veikianti bagažo registracijos į skrydį sistema, kuomet „KLIA Ekspres“ klientai save lagaminus gali palikti geležinkelio stotyje, yra labai populiarū.

Konferencijos ir „airrail NEWS“ globojamos sesijos dalyviai smalsavo, ar bagažo išregistravim

mo paslauga nėra tiesiog nebūtina.

„Bagažo įregistruavimo idėja yra ta, kad gali savo lagaminus atiduoti skrydžiui centrinėje miesto geležinkelio stotyje ir kelias likusias valandas praleisti vaikštinėdamas po miestą laisvomis rankomis. Tačiau nematau kokius privalumus gali atnešti tai, kad gali savo bagažą atsiimti jau mieste. Tai tiesiog atidėliojimas – vietoj to kad atsiimtum lagaminus oro uoste, juos atsiimi mieste. Jokios papildomos vertės ši paslauga nesuteikia“, - pakomentavo vienas konferencijų dalyvių.

Kiti pašnekovai siūlė geriau išplėsti „KLIA Ekspres“ VIP paslaugas, kai keleivį oro uoste pasitinka limuzinas ir nuveža jį tiesiai į viešbutį. Pasak jų, limuzino vairuotojas galėtų klientą ir jo atkeliausį bagažą pasitiki miesto centrinėje stotyje.

**V. Sumitra Devi**

Kompanijos
„Matchpoint's Creative Consultancy“
vykdančioji direktoriė
Žurnalo JŪRA MOPE SEA
atstovybės Indijoje direktoriė

**Indijos
jūrų industrijos**

Indijos pakrantės linijoje yra 12 stambių ir 187 mažesni uostai. Stambieji uostai kartu paėmus 2007-2008 metais perkrovė 519,24 mln. t krovinių. Krovos augimas – 11,94 proc., arba daugiau nei 463,78 mln. t palyginti su 2006-2007 metais. 2008-2009 metais krovinių srautas didžiuosiuose uostuose padidėjo iki 530,4 mln. t.

Mažųjų uostų krovinių apimtys padidėjo nuo mažiau nei 10 procentų 1990 metais iki dabartinio 26 procentų lygio. Paaiškėjo, kad Indija yra stambi konteinerių operacijų vieta. Dvidešimt penkių pėdų konteinerių prekyba nuo 2,47 mln. TEU 2000 metais padidėjo iki 7,2 mln. TEU 2007 metais.

Indijos laivų statybos pramonėje dirba 27 laivų statyklos, išskaitant 8 viešojo sektoriaus ir 19 privačių laivų statykłų, kurios turi pakankamai jūrų sektoriaus užsakymų. Pagal šios industrijos statistiką, laivų statybos sektorius per pastaruosius penkerius metus pasiekė 359 procentų augimą laivų statyboje – nuo 216,6 mln. JAV dolerių iki 778,9 mln. 2012 metais ši sritis turėtų užimti apie 3 procentus pasaulinės laivų statybos dalies su bendra 3,72 milijardo JAV dolerių apyvarta.

Paradiso uostas 2009 m. balandžio-liepos mėnesiais perkrovė 18,21 mln. t krovinių. Per atitinkamą laikotarpį praėjusiais metais buvo perkrauta 14,9 mln. t. Tai rodo 22,21 procento augimą. Šis augimas buvo didžiausias per keturis

Indijos ekonomikos traukinys didina greitį. Kas spės į jį įšokti?

mėnesius tarp visų didžiųjų Indijos uostų. Tikimasi, kad 2011-2012 metais Paradiso uosto pajégumas išaugus iki 134 milijonų tonų per metus.

Pagal vyriausybės paskelbtą 100 dienų programą Indijos laivybos ministerija pasiūlė šešims uostams skirti projektus, kurių vertė 690,16 mln. JAV dolerių PPP (viešosios ir privačios partnerystės) pagrindu. Tikimasi, kas šie šeši projektai padidins pajégumus iki 31,23 mln. t ir iki 1,97 mln. TEU.

Mažieji uostai padidins apyvarą 610,85 mln. tonų per metus. Ekspertai prognozuja, kad nauji pajégumai 2011-2012 metais galėtų padėti pasiekti vieno milijardo tonų krovą. Tikimasi, kad per ateinančius penkerius metus savo veiklą išplės ir pajégumus padidins Gujarat, Maharaštros ir Andra Pradešo uostai.

Investicijos

Indija siekia padvigubinti savo uostų pajégumus. Planavimo komisijos duomenimis, 2011-2012 metais Indijos laivybos ir uostų sektoriuose ketinama investuoti

iki 25 milijardų JAV dolerių ir padvigubinti uostų krovos galimybes iki 1 500 milijonų tonų. Uostų sektorius turi galimybę investuoti 13,75 milijardo JAV dolerių, laivbos ir vidas vandenų sektorius gali investuoti 11,25 milijardo JAV dolerių.

- L&T pasirašė bendros įmonės sutartį su Tamil Nadu „Industrial Development Corporation“ dėl integruoto laivų statybos komplekso su uosto įrenginiais įkūrimo, kurio vertė siekia apie 686,21 mln. JAV dolerių.

- L&T taip pat yra pasirengusi kartu su „Tata Steel“ statyti bet kokiam orui atsparų giliauviandeni uostą Dhamroje, Orisos pakrantėje, kurio vertė 511,54 mln. JAV dolerių.

- Tunicorino uostas statys anglies perkrovimo įrangą valstybės valdomai „Neyveli Lignite Corporation“ (NLC) ir „Coastal Energy Company“, kurių bendros investicijos yra apie 145,56 mln. JAV dolerių.

- Visakhapatnamo uostas investuos 540,65 mln. JAV dolerių per ateinančius dvejus metus, padidindamas savo pajégumus iki 125 mln. t. Dabartinė jo apyvarta 65 mln. tonų.

- Pagrindinės laivybos kompanijos, tokios kaip „Shipping Corporation of

India“ (SCI), „Great Eastern“ (GE) ir „Essar“, jau pateikė užsakymus Korėjai ir Kinijai statyti 58 laivus, kurių vertė 3,3 milijardo JAV dolerių.

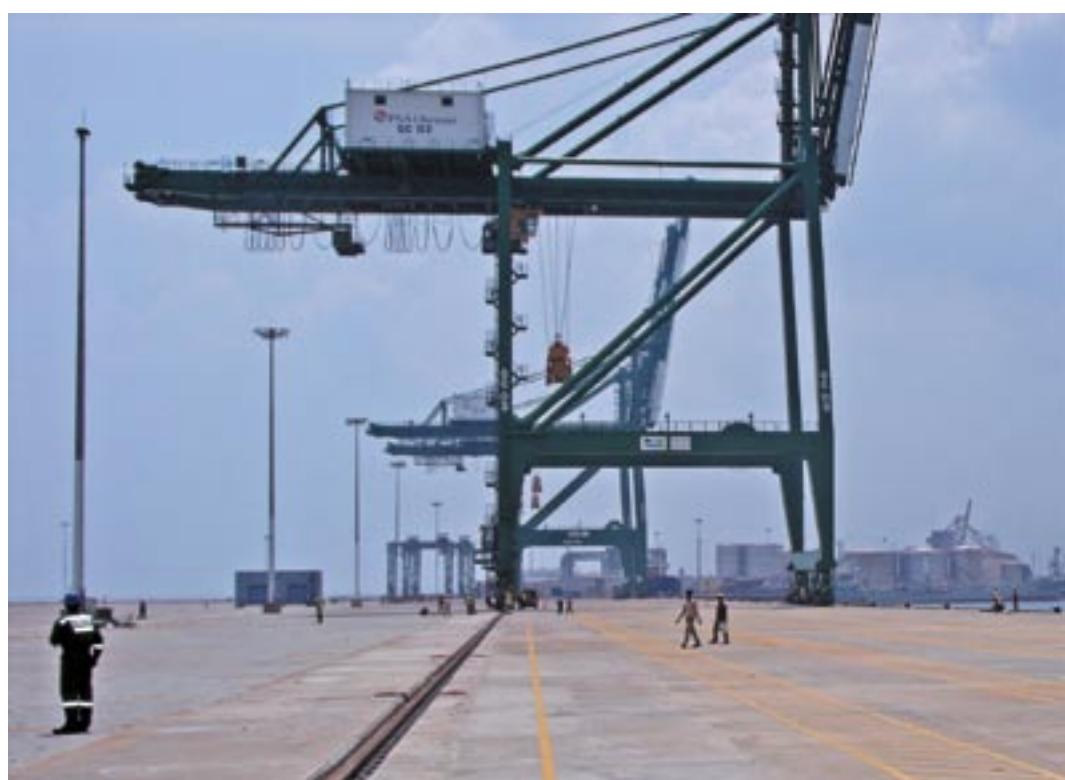
- Valstybės valdoma „Shipping Corp“ vienuoliktajame penkmečio plane suplanavo kapitalo išlaidas, siekiančias 3 milijardus JAV dolelių ir dabar turi užsakymą 29 naujų laivų vamzdynamas.

Tarptautinis susidomėjimas Indijos laivybos industrijai

Investicijų bankai pastaruoju metu dėmesį skiria laivybai. Tokie bankai kaip „German Konig“ ir „Cie Asia Advisors Pvt. Ltd“, „DnB NORD Bank ASA“ ir pasaulyje didžiausias laivybos bankas „HSH Nordbank“ jau pradėjo operacijas Indijoje. Be to, keletas užsienio klasifikacinių bendrovų taip pat įsoko į „plauk į Indiją“ vagona.

Klasifikacinių bendrovės, tokios kaip „Korean Register of Shipping“ ir „Germanischer Lloyd“, yra vienos paskutinių, kurios žada įsikurti Indijoje.

Be to, tokios pasaulinės kompanijos kaip „Rio Tinto“ ir „Noble





Baltijos uostų krova

Group“ yra suinteresuotos dalyvau-
ti Indijos uostų plėtros projektuose
su 11,5 milijardo JAV dolerių suma.

Vyriausybės iniciatyvos

- Indijos vyriausybė sudarė Na-
cionalinį jūrų plėtros planą, skirtą
12 stambesių Indijos uostų iren-
gimams tobulinti, ir planuoja išla-
idas, siekiančias apie 12,4 milijardo
JAV dolerių.

- Kitos investicijos, siekiančios
daugiau nei 9,07 milijardo JAV do-
lerių, bus skirtos 111 laivybos sek-
torius projektui iki 2015 metų.

- 2008-2009 metais laivybos mi-
nisterija pradėjo 10 stambiu plėtros
projektų, kurių investicijų suma 1,06
milijardo JAV dolerių, o 60 procentų
investicijų skiriama Čenajaus
(Chennai) uosto mega konteinerių
terminalui.

- Šimtas procentų tiesioginių už-
sienio investicijų automatiškai yra
skiriama uostų plėtros projektams.

- Uostų plėtros projektai 10 metų
atleidžiami nuo pajamų mokesčio.

- Didžiųjų uostų tarifų direkcija
(TAMP) reguliuoja tarifų, kuriuos
nustato stambieji uostų operatoriai,
dydį. Tai netaikoma mažesniems
uostams.

- Indijos vyriausybė atvėrė visas
galimybes privačiam sektorui da-
lyvauti uosto operatorių veikloje.

- Indijos vyriausybė svarsto gal-
imiybę skirti 2 milijardus JAV
dolerių vietinėms laivybos kom-
panijoms, kad jos finansuotų nau-
jų laivų pirkimą, nes globaliniai
skolintojai stengiasi suveržti savo
pinigines.

Žvilgsnis į priekį

Krovinių apyvarta uostuose auga greitai, tačiau krovos pajėgumų didinimas uostuose Indijai yra ypač svarbus. Kad būtų galima patenkinti augantį poreikį, Indijos uostai 2012 metais turi padidinti krovos pajėgumus iki 1 855 t nuo dabartinių 758 mln. t, o investicijos siektų apie 20,61 milijardo JAV dolerių, kadangi užsienio prekyba plečiasi. Privačios kompanijos žada investuoti apie 65 procentus šios sumos.

Kad didžiuosiuose uostuose
2011-2012 metais būtų galima pa-

siekti planuoojamas krovos apim-
tis – 615,7 mln. t, yra skaičiuojama,
jog reikės 800,41 mln. t pajėgumų
perkrovimui. Todėl papildomi 403
mln. t pajėgumai turi būti sukurti
iki 2011-2012 metų, turint galvoje
dabartinių 397 mln. t pajėgumą.

Indija per ateinančius penkerius
metus žada pastatyti 50 naujų uos-
tu, kadangi reikia remontuoti seną
infrastruktūrą, sumažinti grūstis
uostuose ir tuo pačiu išlaikyti pre-
kybą ir garantuoti augimą.

Verslo lyderių mintys apie Indiją

Frankas Eplas (Frank Appel), DHL vadovas: „Mes matome milžinišką
potencialą Indijoje, ar tai būtų sandė-
liavimas ir distribucija, ar netgi kro-
vinių verslas, ar ekspresinis verslas.“

Olis Peka Kalasvuo (Olli-Pekka
Kallasvuo), „Nokia Corporation“
vadovas: „Indija išlieka viena iš
„Nokia“ didžiausio augimo rinkų,
kadangi 81 proc. šalies mobiliųjų
telefonų naudotojų yra miestuose,
ir poreikis vis auga.“

Džeimis Dimonas (Jamie Di-
mon), „JP Morgan“ vadovas: „Indija
užėmė savo vietą pasaulyje ekono-
mikoje. Daugelis Indijos kompanijų
gali būti pasaulinės kompanijos. Jūs
jau turite jas savo automobiliuose,
elektronikoje ir sistemose.“

Hervis Klekas (Herve Clech),
„Carrefour WC&C India“ vykdantysis
direktorius: „Indija mums yra
ilgalaikė investicija ir mes labai norime
kurti tiekimo grandinę.“

Indijos ekonomikos verslo scenarijus

- Nežiūrint į globalinį atsilimą,
kuris paveikė daugelių kylančių rinkos
ekonomiką, Indijos BVP 7,1
proc. augimas padarys šalį antra
po Kinijos šalimi pasaulyje pagal
greičiausią ekonomikos augimą.

- Indija turi ketvirtą pagal dydį
automobilių pramonę pasaulyje.

- Mašinų eksportas 2008-2009
metais išaugo 57 procentais.

- Indija yra 4-oji pasaulyje pagal
vėjo jėgainių energijos naudojimą.

- Indija yra trečia didžiausia pasaulyje saulės energijos baterijų ga-
mintoja.

Čenajus, Indija

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

Kalininkrudo 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

Tarptautiniai transporto ir logistikos renginiai 2010 m.

01.08-17	Jachtu, mažųjų ir pramoginių laivų paroda „London Boat Show” Londonas, Didžioji Britanija www.londonboatshow.com	03.16-17	Konferencija „The future of European Rail” Madridas, Ispanija www.marketforce.eu.com	05.13-14	Tarptautinė konferencija „Industrija ir ekologija: konfrontacija ar darna?” ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė” Klaipėda, Lietuva www.jura.lt
01.10-13	12-oji konferencija „World Cargo Alliance Annual Conference” Bankokas, Tailandas www.worldcargoalliance.com	03.16-18	Konferencija „TOC Asia 2010” Šanchajus, Kinija www.tocevents-asia.com	05.18-20	RORO konferencija Brémenas, Vokietija www.roroex.com
01.27-29	„Emerging Ballast Water Management Systems” Malmö, Švedija www.globallast.imo.org	03.17-19	4-oji tarptautinė geležinkelio technologinė paroda „Exporail 2010” Maskva, Rusija www.exporailrussia.com	05.20-21	8-oji uostų, laivybos ir logistikos paroda ir konferencija „Asean Ports & Shipping” Ho ši Minas, Vietnamas www.transportevents.com
01.28-29	Krovos uostų, laivininkystės ir transporto logistikos paroda ir konferencija „Intermodal Asia 2010” Sidnėjus, Australija www.transportevents.com	03.18	Tarptautinė oro uostų geležinkelio konferencija „Customer growth and retention strategies on Airport Rail links” Edinburgas, Škotija www.airrailnews.com	05.24-26	4-oji tarptautinė jūrų transporto paroda ir konferencija „Ship&Port Dubai 2010” Roterdamas, Nyderlandai www.shipport.info
01.29	Tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa” ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė” Almata, Kazachstanas www.logisticseurasia.com	03.23-25	Tarptautinė oro uostų terminalų paroda ir konferencija „Passenger terminal Expo 2010” Briuselis, Belgija www.passengerterminal-expo.com	05.26-27	Paroda „Distribution, Logistik & Material“ Malmö, Švedija www.easymarts.com
02.03-04	Logistikos ir transporto sprendimų paroda „Logistik & Service Austria 2010” Velsas, Austrija www.easymarts.com	03.25-26	4-oji krovos uostų, laivininkystės ir transporto logistikos paroda ir konferencija „Indian Ocean Ports & Logistics” Mauricijus www.transportevents.com	06.01-02	4-tarptautinė konferencija „Uosto finansavimas ir investicijos 2010” Amsterdamas, Olandija www.millenniumconferences.com
02.10-11	Transporto ir logistikos paroda „Transport & Service” Hamburgas, Vokietija www.easymarts.com	03.27-29	6-oji tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Transport Asia” Karačis, Pakistanas www.transportasia.com.pk	06.07-11	Tarptautinė laivybos paroda „Posidonia 2010” Atėnai, Graikija www.afea.gr/posidonia2010
02.11	Geležinkelijų krovos konferencija „Rail freight Antwerp’10” Antverpenas, Belgija www.railfreightconference.be	03.29-04.01	Krovos sandėlių ir terminalų operatorių paroda ir konferencija „Stocexpo 2010” Antverpenas, Belgija www.stocexpo.com	06.08-10	Tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Transport Logistic China” Šanchajus, Kinija www.transportlogistic-china.com
02.24-25	Tarptautinė uostų ir aplinkos konferencija „Green Port” Stokholmas, Švedija www.green-port.net	04.07-08	Paroda „Transport & Logistiek” Hertogenbosch, Olandija www.tln.nl	06.08-10	Europos terminalų operatorių konferencija ir paroda „TOC Europe” Valensija, Ispanija www.tocevents-europe.com
03.02-04	Automobilių logistikos Europoje konferencija „Automotive logistics 2010” Bona, Vokietija www.automotivelogisticseurope.com	04.13-15	Geležinkelijų įrengimų ir paslaugų paroda „Railtex 2010” Birmingemas, Didžioji Britanija www.railtex.co.uk/	09.15-17	Tarptautinė paroda „Transit-Trans Kazakstan 2010” Astana, Kazachstanas www.transkazakhstan.kz
03.07-09	Pasaulio uostų festivalis „Hafengeburtstag Hamburg” Hamburgas, Vokietija www.hafengeburtstag.de	04.19-23	Tarptautinė pramonės paroda „Hanover Messe” Hanoveris, Vokietija www.hannovermesse.de	09.16-17	Pietinės Azijos uostų, logistikos ir laivybos paroda „Southern Asia 2010” Mumbajus, Indija www.transportevents.com
03.09-10	Baltic Container Conference 2010, skirta „Pasaulis – Europa–Baltijos šalys” tarpusavio santykiams ir specifikai konteinerių versle Gdanskas, Lenkija www.actiaforum.pl	04.20-22	8-oji konferencija „Europart Romania” Konstanta, Rumunija www.ahoy.nl	10.05-06	7-oji tarptautinė konferencija ir paroda „Uosto ir terminalo technologijos 2010” Long Byčas, JAV www.millenniumconferences.com
03.09-10	Paroda „Distribusjon & Logistikk” Oslas, Norvegija www.easymarts.com	04.27-30	Tarptautinė transporto ir logistikos paroda ir konferencija „Transrussia 2010” Maskva, Rusija www.ite-expo.ru	10.05-07	2-oji konferencija ir paroda „Rusijos uostų ateitis” Sankt Peterburgas, Rusija www.transtec-neva.ru
03.15-18	„Seatrade cruise shipping convention 2010” Majamis, JAV www.cruiseshipping.net			10.28-29	8-oji Afrikos uostų, laivybos ir logistikos paroda ir konferencija „Intermodal Africa 2010” Keiptaunas, PAR www.transportevents.com



Bendroji muitų erdvė – naujos galimybės ir iššūkiai

11.23-24	6-oji tarptautinė konteinerių, uostų, logistikos paroda ir konferencija „ <i>TRANS Middle East</i> “ Aleksandrija, Egiptas www.transportevents.com
12.01-02	3-ioji tarptautinė konferencija „ <i>Uostai ir aplinkosauga 2010</i> “ Amsterdamas, Olandija www.millenniumconferences.com
12.07-09	7-asis pasaulinis greitujų traukiniių kongresas „ <i>UIC Highspeed 2010</i> “ Pekinas, Kinija www.uic-highspeed.com
02.17-18 2011	6-oji Filipinų uostų ir laivybos konferencija „ <i>Philippine Ports and Shipping 2011</i> “ Manila, Filipinai www.transportevents.com
03.10-13	13-oji tarptautinė logistikos, telematikos, transporto paroda „ <i>Transport logistic 2011</i> “ Miunchenai, Vokietija www.transportlogistic.de
03.10-13	Oro transporto paroda ir konferencija „ <i>Air Cargo Europe 2011</i> “ Miunchenai, Vokietija www.aircargoeurope.com
03.23-26	11-oji tarptautinė jūrų paroda „ <i>Europort Istanbul</i> “ Turkija, Stambulas www.europort-istanbul.com
03.30-31	5-oji Indijos uostų ir logistikos konferencija „ <i>Indian Ocean Ports & Logistics 2011</i> “ Antananarivo, Madagaskaras www.trasnportevents.com
05.05-06	6-oji Azijos uostų logistikos ir laivybos konferencija „ <i>Southern Asia Ports, Logistics and Shipping India 2011</i> “ Čenajus, Indija www.trasnportevents.com
06.01-02	9-oji Azijos uostų ir laivybos konferencija „ <i>Asean Ports &Shipping 2011</i> “ Ho Ši Minas, Vietnamas www.trasnportevents.com
06.16-17	„6-oji IRU Eurazijos kelių transporto konferencija ir ministru susitikimas“ Tbilisi, Gruzija www.iru.org
06.29- 07.03	Tarptautinė karinės laivybos paroda „ <i>Maritime Defence Show</i> “ Sankt Peterburgas, Rusija www.bevents.com
09.14-15	9-oji intermodalinė Afrikos konferencija „ <i>Intermodal Africa 2011</i> “ Tanžeras, Marokas www.intermodalevents.com
10.20-21	6-oji Tailando uostų ir laivybos konferencija „ <i>Thai Ports&Shipping 2011</i> “ Tailandas www.transportevents.com

Gytis Vincevičius

2009 metų lapkričio 27 d. Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano prezidentai pasiraše susitarimą dėl naujos trijų šalių Muitų sajungos. Nuo šių metų sausio 1 d. įvestas bendras visoms trimis šalims prekių importo tarifas, savo darbą pradės Muitų komisija, kuriai pirmininkaus Rusija.

Remtasi ES muitų sistema

Kuriant Muitų sajungos koncepciją, buvo remtasi ES veikiančia muitų sistema. Naujosioms Muitų sajungos narės taikys bendrus tarifų reguliavimo principus, bendradarbiaus dėl akcizų, muitų ir kitų mokesčių nustatymo. Paskelbtai ir muitų tarifų pasikeitimai atskiroms prekių grupėms. Muitai padidės įvežant į Rusiją mėsos konservus, avieną, arklieną ar rūbų aksesuarus, tačiau sumažės gabenantiniems elektronikos prekes, kailius, tekstilę.

Į Baltarusiją įvežti brangių kainuojančios lengvuosius automobilius, mėsos produktus, metalo gaminius, o pigiau – batus, kilimus, medicinos preparatus.

Didesni muitų tarifai į Kazachstaną bus taijomi automobiliams, buities technikai, medienai, vaistų preparatams, šaldymo įrangai, o mažesni – odoms gaminiams, medicininos įrangai.

Tikslas – gerinti importo sąlygas

„Vienas iš Rusijos federalinės muitinės strateginių tikslų – gerinti importo sąlygas, garantuoti greitesnį muitinės procedūrų atlilikimą. Šiam tikslui pasiekti plėtojama elektroninio deklaravimo sistema, įtvirtinti nauji muitinės kontrolės terminai. Atlikus teisinius pakeitimus, deklaracijos pateikimo laikas sumažėja nuo 3 iki 2 dienų, taip pat nuo 15 dienų iki 4 mėn. pratęsiamas mokėjimo terminas, šiuo metu neregulamentuotas kroviniui automobilio sulaikymas apribojamas iki 10 dienų“, – taip 2009 m. gruodžio 3 d. Vilniuje (Lietuva) vykusioje konferencijoje „Bendroji muitų erdvė Rusijoje, Baltarusijoje ir Kazachstane“, kuriai organizavo vežėjų asociacija „Linava“, Lietuvos pramonės ir prekybos rūmai bei Lietuvos muitinė, naujovės pristatė Rusijos federalinės muitinės tarnybos tyrimų valdybos viršininkas Vladimiras Ivinas (Vladimir Ivin).

Jis pabrėžė, kad muitinės struktūros griežčiau vertins gabenumą prekių riziką, atliks dažnesnes patikras muitinės terminaluose.

Kontrolė – prie išorinių Muitų sajungos sienų

Nuo šių metų liepos 1 d. vaidus muitinės kontrolė perkeliama į Muitų sajungos išorines sienas. Kiekviename muitinės patikros punkte bus tikrinami krovinių dokumentai, o automobilių ir krovinių kontrolė bus vykdoma tam skirtuose terminaluose, sujungtuose su elektronine deklaravimo sistema.

Igoris Kološanskis (Igor Kološanski), Federalinės muitinės tarnybos Muitinės bendradarbiavimo valdybos skyriaus viršininkas, tikina, jog deda daug vilčių į elektroninio deklaravimo sistemą, kuri gerokai palengvins krovinių gabenumą. „Ši sistema efektyviai diegiamame Rusijoje, ji jau visu pajėgumu veikia Baltarusijoje. Šiek tiek vėliau turi prisijungti ir Kazachstano tarnybos“, – aiškina specialistas.

Laimės greitai reaguojantys

„Tie, kurie greičiau perpras naujos Muitų sajungos ir jos muitinės kontrolės veikimo principus, išgaus daugiau konkurencinio pranašumo. Lietuvos vežėjams ji leis greičiau ir efektyviau gabenti prekes. Jie galės greičiau kirsti sieną, bus sudarytos palankesnės sąlygos vykdyti krovinių tranzitą, nauja sistema taip pat sumažins šiuo metu klestintį kyšininkavimą“, – sako Valdas Gilys, vežėjų asociacijos „Linava“ generalinis sekretorius.

Iki šiol nėra visiškai aišku, kaip naujoje bendroje muitų zonoje veiks draudimo rizikos ir TIR knygelių sistema, tačiau tikimasi, kad ji palengvins krovinių gabenumą.

V. Gilys išpėja, kad Muitų sajungos kūrimas muitinės kontrolė dar sugriežtins – vežėjai bus tikrinami ne tik terminaluose – kuriamos specialios mobiliosios muitininkų grupės, tikrinančios vežėjus visoje bendroje muitų erdvėje.

Nuo liepos 1 d. įsigaliojus bendram Muitų sajungos kodeksui ir bendrai tranzito procedūrai, turėtų būti panaikinti vasarą sudaryti nepageidaujamų Rusijoje Lietuvos vežėjų sąrašai.

Kuriant naują sistemą aktyviai bendradarbiauja Lietuvos bei Rytų šalių muitinės, tačiau didelės permanentos dažniausiai atneša nemažai sumaištis. Todėl vežėjai turi būti gerai pasiūroę pokyčiams.



DEŠIMT DIENŲ INDIJOJE

Zita Tallat-Kelpšaitė



Per ilgametę savo kelionių patirtį supratau, kad susipažinti su dar nematyta šalimi pradedi ruoštis gerokai anksčiau negu nutari į ją vykti.

Prieš keletą metų labai susidomėjusi skaičiau kinų kilmės amerikiečių rašytojos Ančy Min (Anchee Min) istorinį romaną „Imperatorė Orchidėja“ ir „Paskutinė imperatorė“. Kai pasibaigus tarptautinei parodai Šanchajuje nuvykusi į Pekiną vaikščiojau Uždraustojo miesto labirintais, jaučiausi tarsi patekusi į gerai pažįstamą vietą, iš kurios XIX a. pabaigoje ir XX a. pradžioje Kiniją valdė imperatorė Tsu Hsi. Pernai kažkodėl panorau iš naujo perskaityti prieštaragingai vertinamo indų kilmės anglų rašytojo Salmano Rušdy (Salman Rushdie) knygas.

Pernai JŪRA MOPE SEA pasirašė bendradarbiavimo sutartį su renginių organizavimo kompanija „Transport events“ ir gerokai išplėtė žurnalo platinimo geografiją. Kompanija, rengianti parodas ir konferencijas Rytų ir Pietryčių Azijoje, Australijoje, Afrikoje, dėmesį sutelkia į uostų, laivybos, logistikos klausimus.

Indijoje Tamil Nadu valstijoje vyko 4-oji paroda ir konferencija „Southern Asia 2009“. Šios valstijos uostamiestyje Čenajuje (buvęs Madrasas) pirmą kartą šiame regione turėjo būti pristatytas tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA.

Į Čenajų vykau iš Almatos, tik pasibaigus „TranzitTransKazachstan“ tarptautinei parodai ir Lietuvos verslo misijai, kur buvo pristatytas ir žurnalas.

Išbandymas beždžionėmis ir kobromis

Draugai ir bičiuliai mane perspėjo: būk atsargi, viena nevaikščiok, nebendrauk su nepažistamais žmonėmis, venk bet kokio fizinio kontakto, nevalgyk gatvėje ir panašiai, nes tai esą šalis, kur gali apskrėsti ne tik kiaulių gripu, bet ir dar bala žino kuo.

Kazachstane vieno verslininko papasakotaistorija rimtai įbaugino.

Jis pasakojo: „Einame su kolega pas partnerį indą pasirašyti kontraktu. Sutarties tekstas įrašytas CD, o pastarasis aplanke, kurį verslininkas nešasi po pažastimi. Tik staiga prišoka beždžionė, capt už to aplanko ir nurūksta medžiais“. Verslininkai stovi žado netekę. Po kelių minučių susitikimas, o dokumentai pas mūsų protėvių ainius.

JIems besidairant, pro vartus išeina orus vyriškis su Baltu turbanu ant galvos ir klausia: „Ar ponai kažką pametė?“ Taip, sako, pametėm, dokumentus beždžionė pastvérė. Vyras atkiša aplanką ir klausia ar tik ne tie?

Tie, tie – apsidžiaugia verslininkai, o paslaugis šeimininkas sako: jei ponams jų reikia, tai už

10 dolerių sutinku juos parduoti.

Pasirodo, taip uždarbiauja žmonės, turintys dresuotas beždžiones, nešančias savo šeimininkui ne tik dokumentus, bet ir pinigines.

Taciau, anot verslininko, dar blogiau už mokytišias gudruoles laukinės mūsų giminaitės. Iš tų net išsipirkti neįmanoma, nes pavogtų daiktų jos niekam neparneša ir bala žino kur juos nudangina.

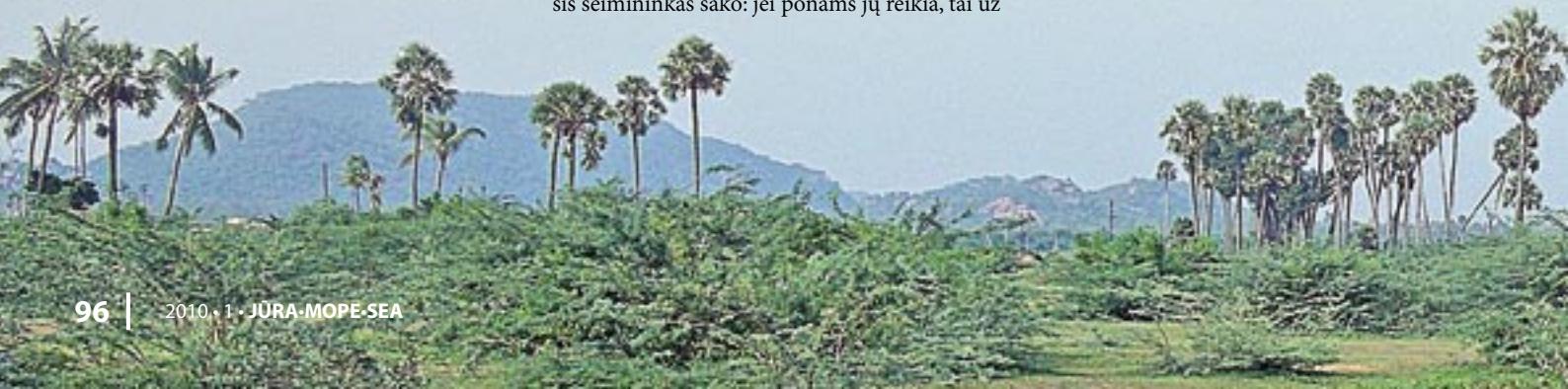
Tai vienas gąsdinimas beždžionėmis.

Kita istorija su kobromis.

Mano pašnekovas pasakoja: eini gatve, prie tavęs prišoka gatvės muzikantas ir ima groti dūdele. Tu užsižiopsai, o atsikvošėjės pamatai prie savo kojų į muzikos taktą besirangančią kobrą. Kol iš išgąscio atgauni amą, tavo rankinė su pinigine jaukiai įsitaiso vietinio keretojo pagalbininkų rūbų klostėse.

Šitaip buvau paruošta kelionei i Indiją.

Viena su dideliais žurnalų prikrautais lagaminiais vidurnaktį atskrendu į taiip man nupieštą nepažįstamą šalį.





Šalis, siekianti lyderės pozicijų

Žinoma, turėjau ir kitokios informacijos apie Indiją: kad tai sparčiai besivystanti šalis, besilygiuojanti į tokias Azijos lyderes, kaip Japonija, Kinija, Pietų Korėja. Indijos gaminių eksportas į kai kurias šalis auga sparčiau už Kinijos, investicijos į pramonę kur kas didesnės negu į paslaugų sferą, nors ir pastaroji yra puikiai išvystyta. Su savo aukštųjų technologijų industrija Indija užima 4 proc. pasaulio rinkos.

Čenajaus oro uostas pasitiko gąsdinimais kiaulių gripu. Indijos sveikatos ministerijos kreipimasis ragina žmones saugotis šio bjaurybės.

Keleiviai turi užpildyti specialius lapus, kur privalo nurodyti, kad per pastarąsias 10 dienų nebuvu tokiose pavojingose šalyse, kaip Malaizija, Vokietija, Didžioji Britanija ir kt.

Oro uoste manės jau laukė viešbučio taksi ir vairuotojas su lentelėje parašyta mano pavarde. Kelionė iš oro uosto iki viešbučio kainavo šiek tiek daugiau nei 300 rupijų, tai maždaug 4,5 euro!

Dieną prieš konferenciją susipažinome su Čenajaus uostu. Jis laikomas svarbiausiu Tamil Nadu valstijoje ir yra vienas iš penkių Indijos uostų lyderių.

Čenajuje įkurta žurnalo atstovybė

Ketvirtoji tarptautinė paroda ir konferencija „Southern Asia 2009“ vyko „Sheraton Park Hotel“.

Konferencijos pranešimuose išsamiai pristatyti Indijos uostų ir logistikos galimybės.

Sudomino Azijos logistikos verslo apžvalga, kurią padarė „M Power Associates“ direktorius Markas Milaras (Mark Millar).

Šis Azijos rinkoje daug metų dirbantis ir ją puikiai pažįstantis specialistas šiltai atsiliepė apie žurnalo misiją vienyti Europos ir Azijos verslą. Honkonže gyvenantis logistikos ekspertas M. Milaras sutiko parašyti žurnalui serią straipsnių logistikos klausimais. Jis taip pat mielai priėmė pasiūlymą būti tarptautinės konferencijos „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“, vyk-





siančios 2010 m. sausio 29 d. Almatoje (Kazachstanas), moderatoriumi ir skaityti pranešimą.

Parodoje savo standus buvo įsirengę Indijos, daugiausiai Tamil Nadu valstijos, kompanijos, Čenajaus uostas ir jo konteinerinių terminalai. Buvo ir Singapūro, Norvegijos, Prancūzijos, Italijos, Belgijos, JAV, Didžiosios Britanijos atstovų.

Lietuvos laivybai, žemės transportui, tranzitui, logistikai atstovavo tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, kuris šioje Azijos šalyje sulaukė nemažo susidomėjimo. Antrą konferencijos dieną, jau perskaityt leidinį, Čenajaus verslininkai man pasiūlė įsteigti šiame mieste žurnalo atstovybę.

„Indijos pramonė sparčiai auga. Mes gaminame aukštų technologijų ir geros kokybės prekes. Indija turi ką pasiūlyti Europai ir pasaulyui. Mes norėtume, kad šiame žurnale, analizuojančiam Eurazijos verslo situaciją, Indijos jūrų ir transporto industrija būtų pristatoma taip pat išsamiai, kaip Kazachstano, Kinijos ar Rusijos“, - sakė Indijos prekybos, pramonės ir amatų rūmų Tamil Nadu valstijos tarybos direktorius D. V. Venkatagiris (D. V. Venkatagiri).

Po renginio aptarėme veiklos planus ir pasirašėme sutartį.

Šiame žurnalo numeryje spausdiname pirmąją publikaciją, parengtą žurnalo atstovybės Indijoje, ir pristatome atstovybės direktorię Sumitram Devi (Sumittra Devi).

Po konferencijos, keliaudama po Indiją, pamėciau, kad Čenajaus verslininkų pasiskymai apie pramonės klestėjimą turi realų pagrindą.

Važiuojant į deivės Šri Lakšmės Narajani (Sri Lakšmi Narayani) auksinę šventykla, esančią maždaug už 200 kilometrų nuo Čenajaus, pakeleje matėsi didžiulės fabrikų teritorijos su pasaulyje gerai žinomais prekių ženkiais, tokiais kaip „Nokia“, „Motorola“ ir kitais.

Karvės – eismo dalyvės

Trumpam palikime verslą ir persikelkime į dvasines Indijos erdves. Juoba kad tai labai susiję. Religija, vaidinimas, žaidimas, verslas – viskas persipynę. Indai sako, kad geras verslininkas yra geras aktorius ir geras žaidėjas. Nenuostabu, kad būtent Indijoje yra išrasti šachmatai.

Važiuojame pakankamai geru keliu. Eismas čia, kaip ir Didžiojoje Britanijoje, kairiaja kelio puse.

Pravažiuojame nedidelius miestelius, kur pagrindinės gatvės siaurutėlės, o judėjimas kaip skruzdėlyne. Tarp didžiųjų mašinų zuja triračiai geltonieji rikšų kebai, tokie motociklai su būdelėmis, kuriose telpa daugiausia du žmonės, bet mačiau juose kažkaip įsitaisiusius ir penkis ar net šešis. Plaikstosi ant motociklų sėdinčiu gražuočiu indžiu sariai. Tame transporto modu knibždė-





lyne labai svarbūs jaučiasi ir šaunių kroviniinių vežimaičių važnyčiotojai, pasikinkę po du tokius gražius baltus gyvulius ilgais tiesiais ragais. Klaušiu savo vairuotojo ir gido, kas čia per gyvuliai. Karvės, mem, nustebės žiūri į mane.

Jau spėjau pamatyti daugybę šventų karvių, kurios jaučiasi privilegiuotos bet kokios reiksmės kelyje, bet čia ne tos tinginės, gulinėjančios miesto skveruose ir gatvėse. Čia tikros darbininkės, tačiau išsidžios ir gražios.

Ivažiuojame į šventyklos teritoriją. Ji didžiulė, su savo infrastruktūra, parkavimo aikšteliu, įvairiais prekybos taškais ir visa kita. Vairuotojas sako, kad turiu palikti mašinoje mobilujį telefoną, fotoaparata ir, o siaubė, savo apavą!

Žiūriu į ji išpūtusi akis ir galvoj: basa ir be telefono, tiesą sakant net to miestelio pavadinimo gerai neįsidėmėjau. O jeigu jis manė paliktu?

Simpatiškas vaikinas šypsosi ir sako – viskas bus OK, mem.

Prie deivės Narajani kojų

Atsisveikinu su savo daiktais ir tokiu užtvaru patraukiu drauge su visais link šventosios vietas. Praeiname griežtą kontrolę ir daiktų skenavimą. Pareigūnai atidaro ir tikrina ne tik rankinę, bet ir piniginę, apčiupinėja kūną ir galiausiai atveria rojaus vartus.

Aplink nuostabus sodų fontanų, gėlynų kompleksas. Nepaprastai švaru ir tvarkinga. Tuose didžiuliouose rojaus sodoose kur ne kur tupi moterys ir po vieną stiebelį rauna ne vietoje pernelyg prasistiebusią žoltytę.

Šnerves kutena malonūs kvapai, o ausis džiugina puiki, švelni muzika.

Marmuro plytelės karštos tarsi kaitlentė, tačiau maldininkams pakloti vėsūs džiuto takai, ir žengdamas jais basomis tikrai jauti malonumą.

Iš lėto žingsniuojame dengta galerija.

Visą gana ilga kelią link auksinio statinio abipus galerijos stovi deivų statulos. Prie jų įvairūs išmintingi tekstai iš vedų apie gyvenimo prasmę, sielą, karmą, užrašyti tamilų ir anglų kalbomis.

Pati auksinė šventykla stovi apsupta vandens. Kaip vėliau sužinojau, į ją sudėta 1,5 tonos aukso.

Priėjus arčiau, policininkas ar uniformuotas šventyklos tarnautojas mane atskiria nuo kitų maldininkų į tokį siauresnį takelį. Jų buvo daug, jie laukė ilgoje eilėje, o aš viena vienintelė tame savo takelyje visus aplenkiai ir greičiausiai atsidiuria prie apeigų vietas.

Jaučiuosi truputį nesmagiai, kaltai žvilgčioju į kantrai eilės laukiančius žmones, tačiau jie man palankiai šypsosi, tad pagarbiai judu toliau. Priėinu dar vieną užtvarą su akylaus prižiūrėtojais, ir mane dar kartą atskiria į atskirą takelį.

Liko paskutiniai kelionika žingsnių iki dievybės. Tačiau prieš tai laukė dar vienas netikėtumas – reikia perbristi per didelį dubenį vandens, bendrą mano ir daugybės su manim einančių ir prieš mane praėjusių piligrimų kojoms. Tas, maždaug 3-4 kibirų talpos vandens telkinėlis beveik fiziškai mus sujungė...

Ir štai paskutinis užtvaras ir paskutiniai varteiliai.

Už jų – auksu ir brangakmeniais tviskanti malonus veido dievybė. Keli iki pusės nuogi, gal dievės tarnai, vyrai atlieka tik jiems suprantanta-

mus judesius.

Prie vartelių stovi prižiūrėtoja moteris ir kažkokiu tik jai vienai žinomu principu rūšiuoja maldininkus: vieniems leidžia paliesti auksines gėlėmis apipintas tikriausiai deivės pėdas, kitus iš karto ranga stumteli apsisukti ir eiti atgal. Už vartelių prie pat deivės sukryžiauojant kolas sėdi ir meldžiasi keli žmonės. Na, manau, čia kažkokie pateptieji, kitiems tik labai trumpai griežtoji prižiūrėtoja teleidžia žvilgtelėti į deivę.

Nuskamba varpelis. Žmonės, meldęsi prie deivės, pakyla ir nusilenkę išeina. Tada griežtoji prižiūrėtoja atidaro mano vartelius ir, lengvai palieusti ranka petį, parodo, kad eiciau prie deivės.

O dieve! Negi aš viena, stebint gal kokiam šimtui eilėje laukiančių ir prie deivės neprileistų piligrimų, eisiu prie jos.

Laimė, kartu su manim iš kito gardelio išleido dar keturis žmones.

Iš pradžių bandau daryti tai, ką daro jie. Paskui nurimstu, prisimenu Paslapties knygą, kurią prieš pat kelionę perskaiciau, ir žodžius: tikek, prašyk, dėkok.

Taigi, vadovaudamasi ta paslaptimi ir išmintimi, mintyse padėkoju visiems man žinomiems ir nežinomiems dievams už tai, ką turiu, išdėstau savo troškimus ir paprašau, kad jie išsipildytų.

Keista, bet per tas, tikriausiai kokias penkias, deivės audiencijos minutes mintyse prabėga daug dalykų – išsipildymu ir praradimų, džiaugsmo, liūdesio, vilčių. Sunku patikėti, kad stebima daugybės akių jaučiuosi esanti tik su savimi.

Bundanti Indija

Kitą dieną ruošdamasi patirti naujų pažinimo nuotykių nusprendžiau užsukti į keityklą išsiesti pinigų. Tačiau pasirodo, kad iš ryto jos neeskuba atverti savo langelių.

Pusantros valandos belaukiant keityklos atidarymo buvo gana įdomios. Pamačiau bundantį, tik iš patalų besikeliantį miestą.

Besikeliantį iš patalų – tai ir reikia suprasti viisiškai tiesiogine prasme. Kaip įsitikinau, daugybės žmonių patalai yra ta pati gatvė, kuria dieną visi vaikšto. Jei žmogus guli gatvėje, užsiklojės lengva marška, tai nereiškia, kad jis yra koks nors girtuoklis – tokį čia iš viso tikriausiai nėra – ar koks antisocialus.

Mazų prekybos kioskelį savininkai, arba, kaip pas mus įprasta sakyti, smulkieji verslininkai, ilisisi čia pat prie savo uždarytų prekybos taškų bei plastiku nakčiai apraišiotų vežimaičių. Tiesiai ant grindinio arba pasiklojė kokį bambukinį klimėli. Viena senyva, į sarį susisupusi moteriškė, mačiau, ilsegosi susirangiusi ant plytų krūvos.

Ant šventyklos laiptų, galima sakyti, tikras viešbutis. Miega žmonės savo daugybės linksmum, laimingų dievų prieglobstyje.

Kokius sapnus jie sapnuoja? Ką mąsto apie savo gyvenimą? Apie kokią reinkarnaciją svajoja kitame gyvenime?

Nesiryžau fotografiuoti nei ant plytų gulinčios moteriškės, nei besiilsinčių prie šventyklos varčių. Nekilo ranga. Tiesiog nepadoru pasirodė lištai žmogui po patalais.

Kiek tolėliau nuo šventyklos laiptų snūduriuoja keli šunys, veršelis, slampinėja ankstyva karvė.

Tie, kurie jau pabudę, neskubėdami ruošiasi



prekybai: čia pat ant gatvės kloja kokį maišgalį, deda ant jo prieskonį žoleles, pomidorus, svogūnus, kokosus bei kitus vaisius ir daržoves.

Turbūt maloniusiai naktis leidžia paplūdimio prekybininkai. Paplūdimys čia platus, nuo gatvės iki jūros geras gabalas kelio tamšiai rudu smėliu. Ant to smėlio iš įvairių kioskelių, vežimaičių, pašūrių formuoja savotiškas gatvelių ir skersgatvių labirintas. Nakčiai jų niekas neišformuoja ir žmonės nepalieka savo prekių. Jie nakvoja čia pat ant smėlio. Juk šiltą, sausa, nuo vandenyno pučia malonus vėjelis. Kaip supratau, paplūdimyje gyvena ištisos šeimos. Čia gali pamatyti visą gyvenimo ciklą – nuo žmogaus gyvybės užmezgimo iki gilių senatvės. Mačiau jauną porelę, meiliai susiglaudusią beeinančią link jūros. Tikriausiai po gamtos skirto laiko šita jauna moteris jau nėsi iš sarį suvystytą, prie motinos kūno jaukiai pritvirtintą kūdikį. O šiandien kita motina, atsisėdusi ant monumento laiptelio, pina juodas, ilgas savo dukrelės kasas. Liesas berniukštis prišilieja prie manęs, įsikimba į skverną, eina šalia ir rodo į savo mažą alkana burnytę.

Deja, neturiu nieko valgomio ir net neturiu pinigų – juk laukiu keityklos. O jei ir turėčiau, visi kelionių vadovai perspėja: duosi vienam, aplink tave akimirksniu susirinks visas būrys prāšančiųjų.

Man liūdnas. Graudu. Ir gėda. Kad negaliu padėti. Kad negaliu nieko pakeisti.

Tarsi kokia nusikaltėlė paspartinu žingsni, atsiplėšiu nuo mažojo persekiotojo ir įsmunku į mašiną. Vairuotojas supratinai nusiypso į įungia variklį.

Galiu derėtis turguje, griežtai atsakyti įkyruoliui prekeiviniui, bet atlaikyti alkano vaiko žvilgsnį yra nepakeliamas.

Su tuo neįmanoma susitaikyti.

Kančipuramas – šventyklu ir šilko sarių miestas

Šio miesto vardą sužinojau jau pirmąją atvykiomo į Indiją dieną.

Daugelyje Čenajaus parduotuvėlių prekeiviai, rodydami šilko sarius, nepamiršdavo pabrėžti, kad jie pagaminti Kančipurame. Kelionių vadovas sij miestą taip pat pristato kaip puikių šventyklu ir geriausią Indijoje sarių audimo miestą. Vos ne kas antras namas šiame miestelyje vadinas šilko namais. Tai reiškia, kad čia gyvena sarių audėjai ir prekiautojai. Aplankau keli.

Jeinu į vidų, o čia man, kaip kokioje šventykloje, liepia nusiauti kolas. Grindys išklotos bambukiniai kilimais. Ant jų sėdi keli vyrai ir ant ►



medvilninės marškos sklaido, rodo įvairiaspalvius šilko sarius. Tiksras cechias kažkur toliau, o čia tik vienos parodosmosios staklės kaip atrakcija pirkėjams. Savininkas rodo pradėtą sarį, kuriam išausti reikia 15 dienų. Pasakoja visą šilko giminimo istoriją, rodo šilkverpių pavyzdžius.

Jei nebūčiau buvusi viename seniausių Kinijos šilko fabrikų ir nemačių šilkverpių augimo bei visos šilko giminimo procedūros, gal tai ir būtų padarę didesnį išpuðį.

Indijos šilkas neprilygsta Kinijos, ko gero, net Vietnamo šilkui. Jis šiurkštėsnis, palyginti su tuo nuostabiu, į moters plaukus panašiu Kinijos šilko švelnumu. Užtat su Indijos Kašmyro vilna vargu ar kas galėtų varžytis. Rankų darbo siuvinėti kašmyro šliai, kuriuos tarsi savo mylimosios plaukus švelniai glostydamas rodė jauniausias mano sutiktas verslininkas, dviešimt penkerių metų didžiulio Čenajaus prekybos centro šilko kilimų ir šalių parduotuvėlės savininkas, beje, kaip ir aš skaitantias tas pačias knygas, yra Kašmyro, kurį taip vaizdingai apraše S. Rušdy, pasididžiavimas.

Nuvykstu į Sri Padmavathi Thayar šilko namus. Mane pasitinka jaunas vaikinukas. Sakau, kad noriu kalbėtis su savininku. Jis patvirtina tokis ir esąs. Paskui nuveda pas vyriausiąjį broli. Susipažiustum. Jis papasakoja, kad sarių audimo verslu užsiima jau trys jo šeimos kartos. Dabar ši verslą valdo penki šeimos broliai. Tėvai jau seni, o dvi seserys ištekejusios.

Penki broliai mieste ir užmiestyje turi 237 lumenus, supratau, kad tai yra audimo vietas, kur stovi staklės, – kai kur vienos, kai kur dvejos ar trejos. Tuose lumuose dirba 260 žmonių. Dar 43 prekiauja sariais jų pačių parduotuvėlėse. Panauš, kad tai viena stambiausiai, o gal ir stambiausia sarių audimo įmonė Kančipuramo mieste. Savo produkciją broliai parduoda turbūt visuose Indijos miestuose. Užsienyje, sako, sariais neprekiauja. Matyt, kad šis rūbas yra paklausus tik Indijoje.

Kaip atlaiko konkurencinę kovą?

„Mūsų sariai yra labai geros kokybės, natūralių audinių, stiprūs ir nebrangūs“, - savo verslo privalumus vardina savininkas.

Paklaustas, koks jo įmonės interneto adresas,



fabrikantas truputį nustemba. Savo vizitinėje kortelėje jis parodo elektroninio pašto adresą. Klausiu, negi neturite savo portalą, nerodote audiui pavyzdžių. Ne, sako, neturiu. Tai gal turite kokį bukletą su informacija apie įmonę?

„Ne, man to nereikia“, - prisipažiusta. Pasakau, kad papasakosiu apie jo įmonę tarptautiname žurnale. Savininkas santūrai nusiypso ir sako „gerai“.

Tai yra bene pirmoji vieta tarptautinė per trijų kartų gyvenimą veikiančios įmonės informacija. Iš pradžių nustembu, o paskui suprantu, kad gal sarių audėjams jos ir nereikia. Sariais prekiaujama tik Indijoje, nes kitur jie nedėvimi. Indijos moterims, kad nusipirkta sarį, nereikia vartytis interneto portalu. Užtenka nueiti į artimiausią parduotuvęlę ir išsirinkti.

Verslo pamokos Šivos šventykloje

Pirmą valandą šventyklos uždaromos ir atidaromos tik ketvirtą. Jau žinau, kad prie šventyklos gatvėje reikia nusiauti ir palikti apavą. Tik stebiuosi, kad jo niekas nenugvelbia. Kol mąstau, kur čia jis saugiau palikus, nes tikrai būtų gaila prarasti labai patogias basutes, sekminai išvaikščiojusias Graikijos sostinę Aténus, Pelaponeso laukus ir kalnus, Tuniso dykumą, Azerbaidžano sostinę Baku įkopusias į Mergelės bokštą, žvelgiantį į Kaspijos jūrą, Tianšanio priekalnes Kazachstane, šlepsėjusias per vandenį upelius Šanchajuje, droviai vaikščiojusias Uždraustjo miesto labirintais Pekine, žengusias pasaulio stebuklo – didžiosios Kinų sienos grindiniu ir šokusias vestuvėse Vietnamese Halong Bējaus olose. Jos saugo daugybę prisiminimų, vis dar yra puikios ir atrodo kaip naujos.

Besvarstant ši labai opū basučių klausimą, prie manęs prieina baltu ilgu sijonu ir baltais marškiniais vilkintis vydas ir labai ryžtingai pasako: „Eime su manim, madam“.

Keista, bet man visai nekyla klausimas: kur eina, kodėl einam, kodėl su juo.

Aš tik žvilgsniu parodau į basutes ant savo kojų.

„Paskui“, - tik vieno žodžio atsakymas.

Tarsi užhipnotizuota jo valios, nuseku iš paskos. Pasiteirauju, ar galėsiu fotografioti. Dideiliams mano džiaugsmui Baltasis vydas atsako: „Taip, madam“.

Palydovas priveda mane prie stalelio, kur sėdi du vyrai ir parodo, kad čia turiu nusiauti apavą. Apsidžiaugių, kad mano basutės bus tikrai saugios ir nesivoliros drauge su visokiais svetimais sandalais.

Sijonuotas vydas mostu parodo sekti paskui jį, sustodamas prie jo požiūriu įdomesnių vietų. Šventykla daugiau nei 1500 metų. Visos jos kolonos iškaltos iš akmens monolito. Kiekviena išskaptuota skirtingais ornamentais, figūromis, vaizduojančiomis dievų gyvenimą.

Sužinau, kad tai dievo Šivos šventykla, kad kovo mėnesį čia vyksta didžiuliai šokių festivaliai. Tūkstančiai žmonių šoka dievo Šivos ir jo žmonos deivės Parvatės garbei.

Pasakau savo palydovui, kad jo dievai kur kas linksmesni ir laimingesni negu mūsiškis, kad melsdamiesi jam mes ne šokame ir džiaugiamės, o atgailaujame ir raudame. Mano palydovas pa-

tvirtina žinąs apie mūsų dievą.

Ilgai vaikščioję kolonų labirintais, prieiname koplytėlę, kurioje vyksta kažkokis veiksmas.

Pusnuogis, sijonuotas, veidą išsidažęs vyras smilko smilkalus, beveik dainuodamas kalba kažkokias maldas. Būrelis žmonių laukia prie jo prietėti. Jis tepa jiems ant kaktos raudonus miltelius.

Gidas liepia man palaukti. Klusniai pasitraukiu į pasienį. Kai visi pateptieji išeina, Baltasis vyras mostu parodo man eiti prie Šventojo vyro. Prieinu. Jis ima garsiai kalbėti kažkokią maldą, paskui paklausia mano vardo ir jį vis įterpia į savo žodžius. Kalbėdamas skabo labai aštriai, bet maloniai kvepiantias gėles, kiša jas prie ugnies, deda po žiedlapį prie įvairių dievo Šivos kūno dalių. Žiedlapiai saują įberia į mano rankas, liepia sudėti jas kaip malda ir taip laikant žiedus apeiti aplink koplyčią (tikriausiai jis vadinas kitaip, bet aš varotoju tą žodį, kurį žinau). Baltasis vyras eina kartu.

Kai apsuku ratą, pamatau sugrįžusius kitus maldininkus. Vienas Solidus vyras iš to būrio atrodo labai nudžiugo mane išvydęs. Jis taip maloniai ir džiaugsmingai pasiseikino, kad pamañiau, gal čia koks pažįstamas iš konferencijos. Išeidamas jis sudeda rankas pagarbos, padėkos ir palankumo ženklai ir nusilenkia man.

O aš grįžtu pas Šventajį vyra. Dabar jis patepa mano kaktą raudonaisiais milteliais, sakydamas, kad tai ilgo ir laimingo gyvenimo ženklas, o ant kaklo užkabina baltų kvepiantį gėlių girländą. Paskui, garsiai melsdamasis, uždeda ir ilgai palaiko ant mano galvos nuostabią karūną. Po to paklausia, ar turiu vaikų. Mat dievas Šiva su savo žmona labai rūpinasi vaisingumo reikalais. Toje šventykloje yra speciali vieta, kur moterys ateina prašyti laimingų vedybų, vaisingumo, neskausmingo gimdymo.

Atsakau, kad turiu. Jis pasako, kad meldžia mano vaikams ilgo ir laimingo gyvenimo, ir, įberęs į pakelį tų raudonųjų miltelių, paduoda man, sakydamas, kad čia mano vaikams. Kai jau visos apeigos pasibaigia, mano palydovas – Baltasis vyras – tokiu pat dalykišku balsu pasako: „Du šimtai rupijų“.

Na, manau už ilgą ir laimingą gyvenimą man ir mano vaikams tikrai negaila. Paduodu pinguš Šventajam vyriui. Jis man kažką sako, bet nesuprantu. Palydovas paaškina: „Auka dievui Šivai“. Maniau, kad du šimtai rupijų ir yra skirta dievui Šivai, bet pasirodo, kad ne.

Galvoju, kiek reikėtų dievui Šivai, juk nepatogu tokiai svarbiai personai numesti kokią smulkmę. Tarsi išgirdęs mano mintį, palydovas sako: „Siek tiek smulkių“.

Prie Šivos kojų padedu dvidešimt rupijų. Palydovas linkteli, kad viskas gerai. Pagarbai suđejas rankas nusilenkiu Šventajam vyriui ir išeiname.

Buvo prasidėjęs iki 4 valandos trunkantis poliūlio metas, ir didžiulėje šventykloje likau tik aš ir jos tarnautojai.

Prie mūsų prieina vienas tarnautojas. Mano palydovas trumpai pasako: „Du šimtai rupijų jam“.

Siek tiek sutrinku, bet nebe laikas derėtis, reikėjo tai daryti pries žengiant pas dievą Šivą. Nuteiraujau smulkių, išsitraukiu penkis šimtus rupijų. Baltasis vyras ramiai pasako: „Duokite jam, jis iškeis. Nesibaiminkite, aš su jumis“.

Kurgi jau čia besibaimes.



Didžiuliai, sunkūs geležiniai šventyklos vartai sandariai uždaryti ir užsauti storu mediniu rąstigaliu. Tame neaprūpiamame akmeninių kolonų miške ir tamsių, vesių koridorių labirintuose nė vieno lankytavo, tik tarnautojai ir aš. Bet dievas Šiva ir jo rüpestingoji žmona su manim.

Po kelių minučių tarnautojas iš tikrujų grįžta iškeitęs mano penkis šimtus rupijų dešimtinėmis. Netrukus suprantu, kodėl.

Atskaičiuoju jam nesumulkintas du šimtus rupijų, nežinau už ką padékoju ir patraukiametoliau. Praeiname dar vieną tarnautoją. Mano palydovas dalykiškai pasako: „Dvidešimt rupijų“.

Trauktis nebéra kur.

Baltasis vyras veda mane prie vietų, kur įdomus fotografavimo rakursas, ir tikrai prisifotografuoju, kiek tik širdis geidžia.

Galiausiai priartėjame prie mano basučių.

„Dešimt rupijų“, - pasako palydovas atsainiai linktelėjęs galva Basučių saugotojo pusėn.

Paduodu, padékoju, nusilenkiu.

Jau apsiavusią Baltasis vyros veda mane per ištūstėjusių šventyklos teritoriją, parodo kitus jos objektus. Atsisveikindamas taip pat oriai, dalykiškai pasako: „Penki šimtai rupijų“.

Tai atlygis, skirtas jam. Beje, dukart didesnis, nei bilieto užsieniečiui į Auksinę šventykłą kaina. Bet juk ten neturejau palydovo ir negalėjau fotografuoti...

Pati savim stebiuosi. Visur derėjausi dėl kiekvienos rupijos, o šis vyros ramiai, šaltai ir tuo pačiu labai švelniai ir maloniai, oriai bei labai profesionaliai tarsi atemė visas derybų galimybes.

Supratau, kad iš jo galiu tik pasimokyti. Žaidimo ir verslo. O mokslas kainuoja.

Beišeinant pro vartus, kurie prieš mano akis

jau atsivėrė, tokai įkyrus vyros šaukia, kad susimokėciu už fotografavimą, reikalaudamas šimto rupijų.

„Aš su juo“, - šaltai ir oriai galva linkteliu į Baltąjį vyra ir išdidžiai žengiu pro vartus. Įkyruolis iš karto nutyla.

Maldos šokis

Fotografuojant kitą šventykla, mane užkalbina iki pusės nuogas veidą išsidažęs vyriškis. Jis pasisako esąs brahmanas ir pasiūlo apžiūrėti šventykla. Sakau ačiū, aš vieną jau ką tik apžiūrėjau.

Pastebėjės raudoną tašką ant mano kaktos, paaikiška: „Bet jūs apžiūrėjote dievo Šivos šventykla, o čia gi dievo Vaišnaus“.

Tiesą sakant, nelabai žinau kuo jie skiriasi, bet tikrai žinau, kad nesu pasiryžusi išleisti dar tiek pat rupijų, kiek dievo Šivos namams. Kažką panasaus ir pasakau maloniam brahmanui. Jis sako, kad dievo Višnaus šventykla nėra kokia vargšė ir nekaulija pinigų. „Jei jums bus malonu, tai ir man bus malonu“, - patikina.

Na, pagalvoju, kodėl gi nesuteikti malonumo tokiam šventam vyrui.

Gerai, sakau, jei taip primygintai siūlote, nežiešiu dievo Višnaus, aplankysiu jo namus.

Brahmanas – pasakotojas geras ir išvaizdesnis už dievo Šivos šventyklos Baltajį vyra, bet neturi tos charizmos ir kažkokios besalygiškai paklusių verčiančios jėgos, todėl atlygio dydį už gana įdomią ekskursiją aš ryžtingai apsprendžiu pati. Ir jis, deja, nėra toks, kokio, matyt, tikėjosi brahmanas. Nieko nepadarysi. Baltojo vyro pamoka buvo vertinga, o aš mokausi greitai.

Šventykla tikrai nuostabi, prieš du tūkstan-

čius metų iškaltos skulptūros – talentingiausių meistrų darbas. Akmuo tarsi metalas, stukelėtas skamba skirtingais garsais, nelygu į kokią vietą pabelsi. Tame monolitiname akmenyje tarp figūrų paliktos mažytės skyliutes, į kurias sukaišiojami smilkalai. Išties juvelyrinis darbas, tarsi būtų gamintas ne milžiniškos kolonus, o subtilius papuošalas, skirtas švelniams moters kaklui.

Didelis pasakojimo privalusmas, kad galiu padidinti daug nuotraukų. Man netgi leidžia užlipti ant apskritos pakylos, kur laiminami jau navedžiai ir kur dievo Višnaus garbinimo metu šokamas apeigų šokis.

Išgirdusi žodį šokis, negaliu susivaldyti ir pati pradedu ant tos pakylos šokti. Brahmanas fotografuoja, o ant akmeninių grindų snaudžiantys šventyklos patarnautojai nustebę pakelia galvas.

Labai gerai jaučiuosi basa šokdama ant vesių akmens luitų, kur šokta prieš šimtą, tūkstantį, du tūkstančius metų. Kur bus šokama tikriausiai dar kelis tūkstantmečius. Manau, kad aš tikrai geriau galiu pagarbinti dievus šokdama, nei kartodama, kad esu kalta, kalta, labai kalta. Į šokį galima sudėti daug daugiau, negu išreikštį dažnai gana banaliais žodžiais.

Norečiau čia šokti apeigų metu kaip Salmono Rušdy romano „Paskutinis Mauro atodūsis“ herojė Aurora.

Tokia buvo paskutinioji, dešimtoji, Indijoje mano praleista diena.

Tai, žinoma, ne tos „dešimt dienų, kurios sukrėtė pasaulį“ pagal amerikiečių rašytojo Džono Rido knygą, kur jis aprašo revoliuciją Rusijoje. Tačiau manusios dešimt dienų Indijoje pakanakamai gerai sukrėtė mane. Pasitikrinau savyne keletą dalykų ir pasidariau sau keletą išvadų. ■

4th INTERMODAL ASIA 2010

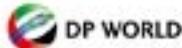
Thursday 28 and Friday 29 January 2010

Hosted By



- Technical Site Visit
- 40 International Exhibition Stands
- 30 International Conference Speakers
- 300 International Participants
- Networking Welcome Reception

Event Sponsors



- The Impact of The Current Economic Climate And Its Effects Within Australasia
- Financing The Growth of The Maritime Sector in Australasia
- Port Security – Implications For International Maritime Supply Chains
- Evaluating The State of Port Infrastructure Within The Region
- Current Issues: Challenges For Reducing Costs And Increasing Efficiency For Containerised Logistics Players

- Shippers' Strategies in The Global Economy Meltdown: Is There Light at The End of The Tunnel?
- Ports of The Future: Growing a Successful Container Terminal
- Port Privatisation And Its Growth Opportunities
- Improving Performance And Competitiveness Thru Port Expansion
- Innovations For The Enhancement of Port And Container Shipping

Tel. +61 87 426 022
Fax. +61 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

Tel. +61 87 426 022
Fax. +61 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



Official Venue



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



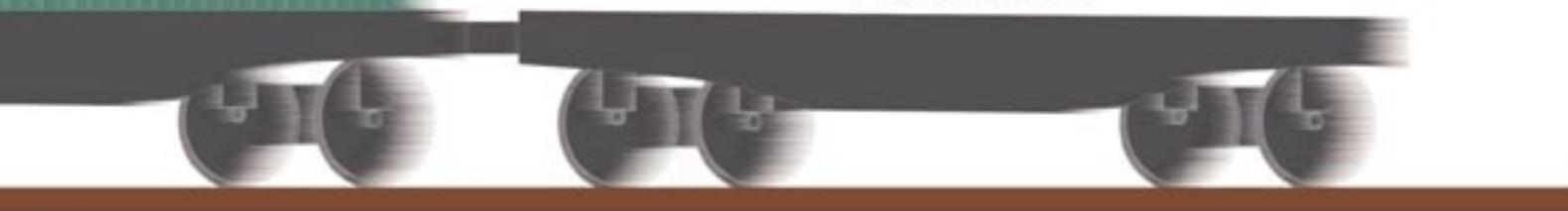
Lietuvos Geležinkeliai

Krovinių vežimo direkcija



A place for Your freight!

www.littrail.lt



*JSC "Lithuanian Railways"
Freight Transportation Directorate
Logistics Centre
Tel.: +370 5 2692536
www.littrail.lt*

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