



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS | МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



**20 years
of Independence of
Lithuania**

**20 лет
Независимости
Литвы**

**Successful start for
Kazakhstan in OSCE**

**Удачный старт Казахстана
в ОБСЕ**

**Windrose
Awards – in Almaty**

**Награждения
«Роза ветров»
в Алматы**

www.jura.lt

SILK ROAD conference 10 June 2010 Shanghai

SILK ROAD conference - Strategic Regional Solutions

The conference closes the program of the international transport exhibition TransportLogistic-China-2010, the major event in the transport and logistics industry of Asia

10 June 2010 / Shanghai, China
Shanghai New International Expo Centre
Conference Room E2-M17

The conference "Silk Road" is organized not only for the transport companies operating in the region, but for the international manufacturers of China, Korea, Japan, Turkey, who are looking for the new logistic solutions to deliver their goods to Russia, Ukraine, Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan.

Among speakers of the conference are:

- > Chairman of Transportation Committee of the Russian Parliament
- > Chief Executive Officer of TransSiberia Group
- > Governor of Ulyanovsk Region (Russia)
- > Chairman of the Uralvietnam Railway
- > Vice-President of Kazakhstan Railways
- > President of DPD-CD
- > Chairman of CNTC/Puji Express Transport Group

As well as top management of Sberbank (Russia), Port of Odz-Luga (Russia), "Transneft" (Russia), Rosseti, Maritime Bank (Moscow, Russia).

Registration Fee - 200 €

Free registration for exhibition of TransportLogistic-China-2010



Conference Program

09.30 – 10.00 Registration

10.00 – 13.00 Session 1

"Silk Road" – options of interested parties

The issues of existing and new transport corridors and their influence on the development of the regions will be discussed at the first session of the conference. Logistics is the most dynamic sector of economy. Being a link between manufacturers and consumers, the logistic plays defines not only the plans and the period of the transport infrastructure projects, but also major investment projects which have effect on the economy of the countries.

13.00 – 13.30 Coffee break

13.30 – 15.00 Session 2

"Silk Road" – options of regional leaders

The advantages and disadvantages of the regional strategies and the ways of implementing the investment projects in the transport and logistic sector will be discussed at the second session of the conference. So far, neither Trans-Siberian Railway nor Silk Road can compete with the sea route to deliver cargo from Asia to Europe. At the same time, the railway traffic continues to grow in importance over the past years both in Asia and Europe.

15.00 – 16.00

Session of Match-making meetings and cocktail

Media-partners:

BBC WORLD

AIR FREIGHT
LOGISTICS

CARGO

Russian Transport Daily Report

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

LM

COMPAS

Organizer: **DARS CONSULTING**
Creative Marketing Worldwide

Building 16, 7, Derbenevskaya Naberezhnaya
Moscow, 115114, Russia

Tel.: +7 (495) 775 07 35 E-mail: expo@dars.ru
Fax: +7 (495) 775 07 36 www.dars.ru

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
Felicia Smiltiene
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiuniene
Jelena Listopad

**Representative
of the magazine
in Vilnius**
Director Justinas Grzelis
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: bettys@coscc88.com

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

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

The issue illustrated by:
Milda Manomaityte
Nataliya Sartson

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

Where does the
Homeland start?
СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Где начинается Родина?



4 LITHUANIA AND THE WORLD

20 years of Independence
ЛИТВА И МИР
20 лет Независимости



6 OSCE

Good beginning in OSCE
ОБСЕ
Успешное начало в ОБСЕ



8 EXCLUSIVE INTERVIEW

Kazakhstan has raised the
plank rather high
**ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Казахстан высоко
поднял планку



28 TRANSPORT CORRIDORS

Revival of the Great Silk
Road
**ТРАНСПОРТНЫЕ
КОРИДОРЫ**
Возрождение Великого
шелкового пути



30 LOGISTICS

East Asia - Europe:
alternative schemes
Logistics Network
ЛОГИСТИКА
Восточная Азия-Европа:
альтернативные схемы
Сила - в логистической
сети

38 PERSONALITIES

Company airail NEWS
announce senior media
industry figure as
Chairman
ПЕРСОНАЛИИ
Председателем
компании «airail NEWS»
будет влиятельная
личность издательского
бизнеса

12 INTERNATIONAL EVENTS

The chairmanship of
Kazakhstan in OSCE
started with a successful
conference
Role of logistics on the
way Asia-Europe
**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
Председательство
Казахстана в ОБСЕ
начало с успешной
конференции
«Роль логистики на пути
Азия – Европа»

28 24. LOGISTICS

Logistics development
perspectives during
the revival of the world
economics
ЛОГИСТИКА

Перспективы развития
логистики во время
восстановления мировой
экономики

39 AIRRAIL

The Recipes for passenger
growth in Edinburgh
**АЭРОПОРТЫ,
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

Рецепты успеха
привлечения
пассажиров
в Эдинбурге

42 CRUISES

Cruise to Klaipeda –
a possibility to get
something that
seems to be
impossible
КРУИЗЫ

Круиз в Клайпеду –
возможность получить
то, что кажется
невозможным

45 STEVEDORING

Cargo handling of the
Baltic ports review of
January 2010

ГРУЗООБОРОТ
Обзор грузооборота за
январь 2010 г.

44 INTERNATIONAL EVENTS

The future of container
business will be discussed
in Gdansk

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**

Будущее контейнерного
бизнеса будет
обсуждаться в Гданьске

46 WINDROSE 2010

International awards
Windrose were
handed in Almaty
РОЗА ВЕТРОВ-2010
Международные
награждения
«Роза ветров»
вручены в
Алматы

**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



Where does the Homeland start? Где начинается Родина?

World globalization process gradually encroaches on the temple of patriotism.

Not long ago I read the reasoning about the homeland of a famous writer who had long ago emigrated from Lithuania.

The writer in whose words we tried to perceive a spirit of patriotism masked by allegories in the times of dependence, now has openly declared that the idea of homeland is an artificial one.

He asked which place should be considered as fatherland. The place, where he was born but did not live, the one where he grew up, or the one which provided him with work, home and social guarantees?

The emigrant did not manage to find the place which he could call his homeland and which he might be ready to defend, if necessary.

„So, if Marsians attacked our planet Earth, I should really fight for it“; having found at last the scale of the native country, declared a former favourite writer.

Knowing that the possibility to fight with Marsians is so little is not an obstacle for a man to feel a patriot of his native land – the Earth.

If patriotism was understood in such a way by many people, nobody should tell whether Lithuania, Latvia, Estonia or Kazakhstan and other countries could celebrate the anniversary of twenty years of Independence?

I remember the thirteenth of January 1990.

When at midnight the announcer of Lithuanian TV in a jerking voice said that the tanks of the occupation army were approaching Vilnius TV tower and TV signal broke, I kissed my three sleeping children and, having left them to my husband went to fulfil my civil obligations.

Now, looking back, I think that I should have stayed with my children.

But twenty years ago, my east warriors ancestors' blood that carried stories from hundreds of years and several generations from the times of Vytautas the Great had boiled up and took me out into the night.

Simply there was no time to think what the concept of homeland was and the necessity to defend it.

The feeling that may be called as patriotism, love of the native country or some other sounding words, was clear and transparent – they need me and I must.

Thank God, there was no war.

Differently as in Vilnius, where the tanks crushed unarmed people, in Klaipeda nobody was killed and at dawn we happily returned home.

But this night gave a lesson of life, that the native country is what you love and you are ready to defend by your own free will.



Всемирный процесс глобализации начинает покушаться и на святыню патриотизма.

Недавно я прочитала размышления о Родине известного в прошлом писателя, давно эмигрировавшего из Литвы.

Писатель, в произведениях которого еще в годы зависимости мы пытались усмотреть аллегорически замаскированный дух патриотизма, сегодня открыто заявляет, что Родина – искусственное понятие.

Он задается вопросом, какое место следует считать Родиной. То, где родился, но не жил, или то, где не родился, но рос? Или его Родина там, где ему предоставили работу, дом и социальные гарантии?

Эмигрант так и не нашел места, которое мог бы назвать Родиной и которое он был бы готов защищать, если бы это потребовалось.

«Вот если бы марсиане напали на нашу планету Земля, то я бы наверняка встал на ее защиту», - найдя в итоге масштаб Родины, заявил любимый некогда писатель.

Осознание того, что вероятность войны с марсианами ничтожно мала, не мешает человеку чувствовать себя патриотом своей Родины – планеты Земля.

Если бы подобным образом свой патриотизм осознавало большинство людей, как знать, отмечали бы теперь 20-летний юбилей своей Независимости Литва, Латвия, Эстония, Казахстан и другие страны?

Вспоминаю 13-е января 1990 года.

Когда в полночь диктор Литовского телевидения дрожащим голосом сообщила, что танки оккупационной армии приближаются к Вильнюсской телебашне, и прервался сигнал телевещания, я поцеловала троих спящих детей и, оставив их под присмотром мужа, пошла выполнить свой гражданский долг. Сегодня я думаю, что должна была остаться с детьми.

Однако двадцать лет назад вскипевшая во мне кровь воинственного восточного народа, передавшаяся через столетия и несколько поколений предков со времен Витautаса Великого, вывела меня в ночь.

Просто не было времени рассуждать о понятии родины и необходимости ее защищать.

Чувство, которое можно назвать патриотизмом, любовью к родине или какими-то другими звучными именами, было очень прозрачным и ясным – я нужна и я должна.

Слава Богу, войны не произошло.

В отличие от Вильнюса, где танки давили безоружных, в Клайпеде не погиб ни один человек, и под утро мы благополучно вернулись домой.

Однако та ночь преподнесла жизненный урок, что Родина – это то, что ты любишь и готов добровольно защищать.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine

Искренне ваша –
Зита Таллат-Кялпшаите,
издатель журнала



20 years of INDEPENDENCE



Romualdas Kozyrovicius,
Extraordinary and Plenipotentiary Ambassador
of the Republic of Lithuania in
the Republic of Kazakhstan

Twenty years ago, on the 11th of March 1990, the Supreme Soviet of the Republic of Lithuania, further on the Seimas of the Republic of Lithuania, restored the independence of Lithuania following the Act of 1918.

This date became the symbol of the citizens of the independent state of Lithuania and the state holiday of Lithuania. Since then the new era of the restoration of the Republic of Lithuania began.

Common work in OSCE

I had the pleasure to participate in the meeting of the Supreme Soviet on the 11th of March 1990 and be the witness of those events.

It was a long road for Lithuanian people towards its independence. For fifty years Lithuania was annexed by the USSR.

Twenty years for the independent state is a short period of time. But during this period there took place quite a lot of significant events and new directions that completely changed the importance and status of the state of Lithuania in the global community.

Republic of Lithuania joined the international community of the states; Lithuania became a member of EU, a member of North Atlantic Treaty Organization and other international organizations. The republic is a friendly and reliable partner of the Republic of Kazakhstan. Permanent contacts are kept on high level management of the countries. The intergovernmental commission is working and it organizes the meetings of industrialists of both countries. Cargo turnover is increasing as well as the cooperation in different levels of economics, culture and science.

Since 2009, we are working together in the Triplet of the chairmanship in the OSCE (Greece, Kazakhstan, Lithuania). Since January 1, 2010 - a remarkable time in Kazakhstan - the state began chairing of the organization for Security and Cooperation in Europe. In 2011, the successor to the chair in the OSCE will be the Lithuanian state.

Since January 1, 2010 - significant year for Kazakhstan - we are together working in Triplet in the chairmanship in OSCE (Greece, Kazakhstan and Lithuania) and in 2011 we will undertake the chairmanship in OSCE.



20 лет НЕЗАВИСИМОСТИ



During the first month of chairmanship of Kazakhstan in OSCE we together held an important conference in Almaty on the 29th of January 2010 called *Role of logistics on the way Asia – Europe*, which was highly evaluated and marked as an important event during the meeting of OSCE in Vienna. I think that it is only the beginning of our common work.

Prudent management of Kazakhstan attracts

Observing the stable economic growth and development of Kazakhstan, one cannot miss seeing the prudent management of the president of the Republic of Kazakhstan Nursultan Abishev Nazarbayev, who faced the courageous challenges and showed his resoluteness in a number of initiatives of political and economical activities of the world and he is recognized by the leaders of international community.

More than 130 nationalities live in Kazakhstan and the rest and peaceful co-existence of all the nationalities is also the merit of the president of the Republic of Kazakhstan. On his initiative the Inter-confessional union was founded and the congresses of the representatives of globally traditional religions are organized.

This entire means that the Republic of Kazakhstan is on the right road of development.

Lithuania is ready for partnership

Celebrating the 20th anniversary of the restoration of self-dependence of Lithuania we can also state that the Republic of Lithuania is fruitfully strengthening its welfare. In spite of the last-year global financial crisis, the economic potential of the country is reviving. Undoubtedly, there are lots of difficulties, but we are to overcome them and hope that in the nearest future the stable life of our citizens will get better.

We invite to visit Lithuania as tourists or for treatment or for cognition reasons and also for making investments into common business and economic cooperation. Lithuania is ready for that and it will create all possible conditions for cooperation in the field of logistics, efficient use of transport corridors and also all-year-round services of ice-free Klaipeda port and so on.

We are interested in cooperation with Kazakhstan as well as other countries of the world for the creation of best possible living conditions for our peoples.

Ромуалдас Козыровичюс,
Чрезвычайный и Полномочный посол
Литовской Республики
в Республике Казахстан

Двадцать лет назад, 11 марта 1990 года, Верховный Совет Литовской Республики, в дальнейшем Сейм Литовской Республики, восстановил независимость Литвы согласно акту 1918 года. Эта дата стала символом граждан независимого Литовского государства и государственным праздником Литвы. С того времени началась новая эра восстановления Литовской Республики.

Совместная работа в ОБСЕ

Мне выпало счастье участвовать в заседании Верховного Совета 11 марта 1990 года и быть свидетелем этих событий.

Долгим был путь литовского народа к независимости. Пятьдесят лет Литва была в аннексии СССР.

Двадцать лет независимости для государства это небольшой период времени. Но за это время произошло немало значительных событий и новых веяний, в корне изменивших значение и статус Литовского государства в мировом сообществе.

Литовская Республика влилась в международное сообщество государств, Литва стала членом Европейского союза, членом Североатлантического блока и многих других международных организаций.

Литовская Республика является дружественным и ответственным партнером Республики Казахстан. Постоянно поддерживаются контакты на высоком уровне руководителей наших государств. Работает межправительственная комиссия, организуя встречи предпринимателей обеих сторон. Растет товарооборот и сотрудничество на разных уровнях экономики, культуры, науки.

С 2009 года мы вместе работаем в Тройке по председательству в ОБСЕ (Греция, Казахстан, Литва).

С 1 января 2010 года – знаменательное время для Казахстана: страна начала председательствовать в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе.

В 2011 году преемником председательства в ОБСЕ станет Литовское государство.

В первый же месяц председательства Казахстана в ОБСЕ мы совместно 29 января 2010 го-

да провели значимую конференцию в городе Алматы «Роль логистики на пути Азия-Европа», которая получила высокие оценки и была отмечена как важное мероприятие на встрече ОБСЕ в Вене. Думаю, что это только начало нашей совместной работы.

Привлекает мудрое руководство Казахстана

Наблюдая за стабильным экономическим ростом и развитием Казахстана, невозможно не заметить мудрое руководство президента Республики Казахстан Нурсултана Абишевича Назарбаева, принявшего смелые вызовы и проявившего решимость во многих инициативах политической и экономической деятельности мира, его признание лидерами международного сообщества.

В Казахстане проживает более 130 народностей, и спокойствие, мирное сосуществование всех народностей также является достижением президента Республики Казахстан. По его инициативе создан Межконфессиональный союз и проведены съезды представителей мировых традиционных религий.

Все это говорит о том, что Республика Казахстан находится на правильном пути развития.

Литва готова к партнерству

Отмечая 20-летие восстановления государственности Литвы, мы также можем констатировать, что Литовская Республика плодотворно укрепляет свое благосостояние. Не смотря на произошедший в последние годы мировой финансовый кризис, восстанавливается экономический потенциал страны. Безусловно, есть еще много трудностей, но мы должны их преодолеть и надеемся в ближайшем будущем на стабильное улучшение жизни наших граждан.

Приглашаем посетить Литву в туристических, лечебных, ознакомительных целях, а также с целью вложения инвестиций в общий бизнес и экономическое сотрудничество. Литва к этому готова и создает все благоприятные условия к партнерству. Мы находимся на пути транзита Восток – Запад и можем предложить широкие возможности для сотрудничества в области логистики, для эффективного использования транспортных коридоров, а также круглогодичные услуги незамерзающего Клайпедского порта и многое другое.

Мы заинтересованы в сотрудничестве с Казахстаном, как и с другими странами мира, для создания лучших условий жизни наших народов. ■



Good beginning in OSCE

On the 2nd of February 2010, in Vienna (Austria) there took place the 18th Economic and environmental Forum of OSCE

The concluding remarks were made by the representative of the chairing country in OSCE – Kazakhstan – **Azat BEKTUROV**, Vice Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan. Here we present some ideas of his report.

Azat Bektuров,
Vice Minister of Transport and Communications of
the Republic of Kazakhstan

The Forum was opened for the dialogue equal in rights

As a country-chairing the organization, we would like to express our cordial thanks to all participants of the first part of the 18th Economic and environmental Forum of OSCE.

We consider this event to be the important component of our chairmanship, the key task of which is maintaining and strengthening of OSCE as the biggest regional forum on safety and open dialogue equal in rights.

We are sure that OSCE first of all is a good platform for the solution of tasks in strengthening the common safety architecture of transportation and simplification of border-crossing procedures.

During the two days there were discussed the matters concerning the elimination of physical and non-physical barriers, liquidation of different dues on the routes, decrease of idle delays of automobiles at points of control and assurance of safety of transportations. And we anticipate logic continuation and implementation of coordinated measures as a result of this Forum.

Favourable regime is necessary for the execution of international transportations

The second preparatory Conference for the 18th Economic and environmental Forum of OSCE will take place in Minsk in March 15-16, where they will focus on railway transport. We will be happy to meet again and discuss the matters of creation of favourable conditions for the reliable and safe railway transportations in OSCE region.

Therefore, I would like to address the honourable colleagues with a request to show the political will and strategic foresight and, following the decisions of OSCE countries-members and institutional memory as well as support of the Secretariat, direct common efforts towards the definition and implementation new efficient methods and schemes of the management and control in border-crossing points with the aim to create a single working mechanism, able to ensure favourable regime for international transportations and the safety in the region.



International conference *Role of logistics on the way Asia-Europe – where the questions on the organization of transport-logistics corridors were discussed*

Using the opportunity I would like to shortly inform the participants of the Forum about one of practical implementation of the strengthening of cooperation in the transport field – about the international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* that took place on the 29th of January in Almaty. The conference was organized under the patronage of the Ministries of Transport and Communications of Lithuania and Kazakhstan and it made a platform for a dialogue for the discussion of the development of public-private dialogue in the field, inducement of best knowledge in transport-logistics solutions, optimization of trans-continental cargo transportations when crossing the borders of several countries.

184 delegates from the governmental spheres of Kazakhstan, Lithuania and Russia took part in the event as well as 62 companies from Lithuania, Kazakhstan, Russia, Belarus, Great Britain and other countries.

The existing situation and the problems of the development of transport logistics in Eurasian environment with a special focus on the relative potential of Lithuania and the knowledge of European countries in organizing transport-logistics corridors able to assure quick movements of cargo were discussed at the conference.

A good beginning of the activities

Kazakhstan, being right in the centre of Eurasian Continent, will further on help in raising tasks for the strengthening of common safety architecture of cargo transportations and simplification of border-crossing procedures within the framework of international organizations such as EEC UN, ESCATO UN, OEC, CAREC, SCO, Eurasian EC, TRACECA and others.

We believe that our common work within the framework of Economic and environmental Forum will be fruitful and the decisions will be taken concerning the creation of favourable conditions for the reliable and safe transport communications in the continent and it will help for the economic growth in the countries of the region.

Special recognition I would like to say to the Personal representative of the Executive chairperson of OSCE, Consul Vytautas Nauduzas, whose active participation in the Forum and International conference in Almaty speaks about the successful beginning of the activities. I am sure that his activities in the position of Personal representative will have an important input in the strengthening of topic of transport in OSCE environment. ■



Успешное начало в ОБСЕ

2 февраля 2010 года в Вене (Австрия) прошел 18-й экономико-экологический форум Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

На форуме с заключительным словом выступил представитель председательствующей в ОБСЕ страны – Казахстана Азат Бектуров, вице-министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Публикуем отрывки из его выступления.

Азат Бектуров,
вице-министр транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан

Форум открыт для равноправного диалога

Как страна-председатель мы искренне благодарны всем участникам первой части 18-го экономико-экологического форума ОБСЕ.

Мы рассматриваем это мероприятие как важный компонент нашего председательствования, ключевой задачей которого является сохранение и укрепление ОБСЕ в качестве крупнейшего регионального форума по безопасности, открытого для равноправного диалога.

Мы уверены, что ОБСЕ по-прежнему является важной платформой для решения вопросов укрепления общей архитектуры безопасности транспортных перевозок и упрощения процедур пересечения границ.

В течение двух дней обсуждались вопросы по устранению физических и нефизических барьеров, ликвидации различных поборов на маршрутах следования, сокращению необоснованных простоев автомобилей на постах различных контролирующих органов и обеспечению безопасности при перевозках. И мы надеемся на логическое продолжение и реализацию скоординированных мер по итогам данного форума.

Нужен благоприятный режим для осуществления международных перевозок

Вторая подготовительная конференция 18-го экономико-экологического форума ОБСЕ пройдет 15-16 марта в Минске, где главный акцент будет сделан на железнодорожном транспорте. Будем рады встретиться снова и обсудить вопросы создания благоприятных условий для надежного и безопасного железнодорожного сообщения в регионе ОБСЕ.

В этой связи хотел бы обратиться к уважаемым коллегам с просьбой проявить политическую волю и стратегическое предвидение и, опираясь на имеющиеся решения стран-участниц ОБСЕ и институциональную память и поддержку Секретариата, направить совместные усилия на определение и внедрение новых эффективных методов и схем управления и контроля на пунктах пропуска в целях создания единого работающего механизма, обеспечивающего благоприятный режим осуществления международных перевозок и безопасности в регионе.

На международной конференции «Роль логистики на путях Азия-Европа» обсуждались вопросы по организации транспортно-логистических коридоров

Пользуясь случаем, хотел бы кратко информировать участников форума об одном из практических воплощений укрепления сотрудничества в транспортной сфере – о состоявшейся 29 января в Алматы международной конференции «Роль логистики на путях Азия - Европа». Конференция, организованная под патронатом министерств транспорта Литвы и Казахстана, представила диалоговую площадку для обсуждения вопросов развития отраслевого государственно-частного диалога, поощрения лучшего опыта в транспортно-логистических решениях, оптимизации трансконтинентальных грузоперевозок через границы нескольких государств.

В мероприятии приняли участие 184 делегата от правительственные кругов Казахстана, Литвы и России и от 62 компаний из Литвы, Казахстана, России, Беларусь, Великобритании и других стран.

На конференции были обсуждены состояние и проблемы развития транспортной логистики на евразийском пространстве с особым акцентом на соответствующий потенциал Литвы и на опыт европейских стран по организации транспортно-логистических коридоров, обеспечивающих быстрое прохождение товаров.

Успешное начало деятельности

Казахстан, находясь в самом центре евразийского континента, будет способствовать дальнейшему продвижению задач по укреплению общей архитектуры безопасности транспортных перевозок и упрощению процедур пересечения границ в рамках международных организаций, таких как ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОЭС, ЦАРЭС, ШОС, ЕврАЗЭС, ТРАСЕКА, СПЕКА и др.

Мы верим, что наша совместная работа в рамках экономико-экологического форума будет плодотворной и принятые решения по созданию благоприятных условий для надежного и безопасного транспортного сообщения на континенте будут способствовать экономическому росту в странах региона.

Отдельную признательность хочу озвучить в адрес личного представителя действующего председателя ОБСЕ по вопросам транспорта, посла Витаутаса Наудужаса, чье активное участие в форуме и алматинской международной конференции знаменует собой весьма успешное начало его деятельности. Уверен, что его деятельность на посту лично-го представителя будет весомым вкладом в укрепление транспортной тематики на пространстве ОБСЕ.



Kazakhstan has raised the plank rather high



Since January 1st this year Kazakhstan started its chairmanship in OSCE (The organization for security and cooperation in Europe). During the history of OSCE no state of Middle Asia had ever chaired it. As its special representative in OSCE on transport and transit matters the Government of Kazakhstan appointed Vytautas Nauduzas, the Ambassador of the Republic of Lithuania for extraordinary tasks. Here is the guest of our magazine *Vytautas NAUDUZAS* and his exclusive interview.



- Your Excellency, what is the practice of chairmanship in OSCE by appointing special representatives? Why did Kazakhstan choose the Ambassador of Lithuania as its special representative?

- Each country chairing OSCE chooses a priority or several tasks that they wish to attract attention of the whole organization uniting 56 states.

Today for OSCE and Kazakhstan as OSCE chairing country, such a priority is the development of transport sector.

The chairing country has the right to choose special representatives for one or other field. So Kazakhstan decided to appoint as its special representative for environment protection Euro-parliamentarian from Great Britain Mr. S. Stenvesson, on Dayton matters – general from Italy Mr.C. Periotto. And to be a special representative for transport matters Kazakhstan asked for my consent. One of the reasons of such a choice is, namely the fact, that Lithuania will undertake the chairmanship of OSCE from Kazakhstan.

- What does the chairmanship in the biggest regional security organization, connecting 56 states of Europe, North America and Asia, mean for Kazakhstan?

- Chairmanship in OSCE, to my mind, is the biggest and the most important event in the political life of Kazakhstan this year.

The same was confirmed by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev, considering OSCE to be a significant mechanism for security and cooperation in global context.

All the countries – the participants of this forum note that the chairmanship in such authoritative structure is a great recognition of international community and high recognition of stability, tolerance and economical development of Kazakhstan state. It is the recognition and evaluation of the great achievements of the country under the leadership of the president Nursultan Nazarbayev.

Last year Kazakhstan created GDP for more than 100 billion US dollars. Worth fascination is the ability of Kazakhstan to accumulate astrophysic sums of foreign investments. Last year this figure reached 30 billion US dollars.

If Kazakhstan develops in such volumes it is expected that in the nearest future it will be included into the group of the most developed states.

Special peculiarity of Kazakhstan, pointing out from other chairing OSCE countries – is its efficiency and pragmatism, effective and high level of activities since the first steps of chairmanship in this international organization. Kazakhstan is ready to maintain the three dimensions necessity: military-political, economic and democratic as

well as the balance of freedom of a man. It was stressed by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev and the Minister of Foreign Affairs Kanat Saudabayev during the ceremony of overtaking the chairmanship in OSCE in Vienna.

- Next year Lithuania will overtake the chairmanship in OSCE from Kazakhstan. It will be the first Baltic State chairing this influential international organization. Will this activity be easier for Lithuania after the knowledge of chairing by Kazakhstan?

- In 2011, when Lithuania overtakes the chairing in OSCE, it further on intends to continue and develop the activities started by Kazakhstan, maintaining the main initiatives and priorities. Of course, there will appear new, important energy, transport and security and other cooperation matters.

But I do not think that it will be easier for Lithuania to chair OSCE after Kazakhstan. Since the very beginning Kazakhstan has raised high the plank of requirements, responsibilities and the quality of activities. It will not be easy to maintain it in such a level not only for Lithuania which will be chairing after Kazakhstan, but also for the countries chairing this organization after Lithuania.

-In February 1-2 in Vienna there took place the 18th OSCE economics and environment forum and the Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov in his closing remarks expressed his thanks to a special representative of Kazakhstan, ambassador Vytautas Nauduzas, stressing the beginning of your activities in strengthening transport topic in OSCE environment, participation in Vienna forum and also in international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* that took place on the 29th of January this year in Almaty.

Such evaluation induces to go forward. What plans do you have during the year of such interesting activities?

- Kazakhstan has evaluated favourably the efforts of Lithuania in transport field. Undoubtedly, the representatives of member-countries of OSCE paid attention to that. Lithuania appeared to be a reliable and solid partner in the implementation of international projects.

It is pleasant that the efforts of a group of Lithuanian companies TL NIKA Group (head Vytautas Varasimavicius) and international business magazine JURA MOPE SEA (publisher Zita Tallat-Kelpaitė) were so highly evaluated for the organization of international conference in Almaty. This event has been comprehensively informed by Kazakhstan TV, radio stations and

Kazakhstan press. It was a good opportunity to present Klaipeda port, Lithuanian railways and the possibilities of our transport people to transport transit cargo.

This year we will still have possibilities to attract attention to the development and potential of transport of our country and we anticipate that the new partners will hopefully be interested too. Lithuania has become more visible in the context of international transport.

- You were the moderator and the speaker at the conference 'Role of logistics on the way Asia-Europe'. How do you evaluate the event conceived and organized in Kazakhstan for the first time by the international business magazine JURA MOPE SEA and a group of Lithuanian and Kazakhstan companies TL NIKA Group? Do you see the sense and possibility to continue it?

- The above conference is impressive. The main organizers in Kazakhstan – The companies of the Republic of Lithuania! Attention – great. Sixty three Kazakhstan companies were interested to participate in this conference. The moderator of the conference was a perfect expert of Logistics from Hong Kong Mark Millar, as well as Almaty University professor Adil Dzunusov.

Interesting reports were made by the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis, Vice Minister of Economy of Lithuania Arnoldas Burkovskis, Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov, Vice Minister of Industry and Trade of Kazakhstan Erkhat Iskaliyev, Chairman of Economic and Ecology Board under the Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan Maksim Solin, The Ambassador of Lithuania in Kazakhstan Romualdas Kozyrovicius, Adviser to the Prime Minister of Lithuania Algirdas Sakalys, Director General of Klaipeda State Seaport Eugenijus Gentvilas, head of WPA Logistics Zilvinas Zilinskas, Deputy Director General of Lietuvos geležinkeliai Albertas Šimėnas, Director of cargo transportation and marketing department of Kazakhstan Temir Zoly Arman Sultanov and others.

Kazakhstan is implementing a lot of international projects presently. This conference has excellently served in presenting the possibilities of Lithuanian export and also our business potential for the common implementation of those projects.

The continuity of such a conference would be undoubtedly useful and sensible as it might serve for the strengthening of our links with Kazakhstan.

- Thank you for the answers.

Interviewed by Julija Manomaite



Казахстан высоко поднял планку



С 1 января с.г. Казахстан приступил к председательству в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). В истории ОБСЕ в этой организации еще ни разу не председательствовало среднеазиатское государство. Своим специальным представителем в ОБСЕ по вопросам транспорта и транзита правительство Казахстана назначило посла Литовской Республики по особым поручениям Витаутаса Наудужаса. Гость нашего журнала Витаутас Наудужас и его эксклюзивное интервью.

- Ваше превосходительство, какова практика руководства ОБСЕ по назначению специальных представителей? Почему своим специальным представителем Казахстан выбрал посла Литвы?

- Каждая председательствующая в ОБСЕ страна выбирает приоритет или несколько задач, на что предлагает обратить внимание всей организации, объединяющей 56 государств.

Сегодня для ОБСЕ и Казахстана как председательствующей в ОБСЕ страны таким приоритетом является развитие транспортного сектора.

Председательствующая страна имеет право выбирать специальных представителей в той или иной области. Так, Казахстан решил назначить своим специальным представителем по экологии европарламентария из Великобритании г-на С.Стивенсона, по вопросам Дейтона – генерала из Италии К.Периотто. Ну, а быть специальным представителем по вопросам транспорта Казахстан попросил моего согласия. Одна из причин такого выбора – в будущем году именно Литва примет от Казахстана эстафету руководства ОБСЕ.

- Что для Казахстана значит председательство в крупнейшей региональной организации по безопасности, объединяющей 56 государств Европы, Северной Америки и Азии?

- Председательство в ОБСЕ, на мой взгляд, в этом году является крупнейшим и важнейшим событием в политической жизни Казахстана.

Это подтвердил и президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, считающий Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе очень важным механизмом безопасности и сотрудничества в глобальном контексте.

Все государства – участники этого форума – отмечают, что председательство в столь авторитетной структуре является огромным признанием международной общественности и высокое признание стабильности, толерантности, экономического развития государства Казахстан. Это – признание и оценка огромных достижений страны под руководством президента Нурсултана Назарбаева.

В прошлом году внутренний валовой продукт Казахстана превысил 100 миллиардов долларов. Достойна восхищения способность Казахстана аккумулировать астрономические суммы зарубежных инвестиций. В минувшем году эта цифра составила примерно 30 миллиардов долларов.

Если Казахстан и впредь будет развиваться такими темпами, вероятно, что в недалеком будущем он войдет в группу наиболее развитых государств.

Отличительными чертами Казахстана, выделяющими его из других председательствующих в ОБСЕ стран, являются его деловитость и pragmatism, эффективный и высокий уровень деятельности с первых шагов председательства в этой международной организации. Казахстан полон решимости сохранить необходимость баланса трех критерии: военно-политического, экономико-демократического и свободы человека. Это подчеркнули президент Казахстана Нурсултан Назарбаев и министр иностранных дел Канат Саудабаев на церемонии принятия председательства в ОБСЕ в Вене.

- В будущем году председательство в ОБСЕ из рук Казахстана примет Литва. Она станет первым Балтийским государством, председательствующим в этой влиятельной международной организации. Будет ли эта деятельность для Литвы легче после опыта председательства Казахстана?

- Переняв председательство в ОБСЕ в 2011 году, Литва намерена продолжать и развивать начатую Казахстаном деятельность, сохранив основные инициативы и приоритеты. Конечно, возникнут и новые, важные задачи в сфере энергетики, транспорта, безопасности и сотрудничества.

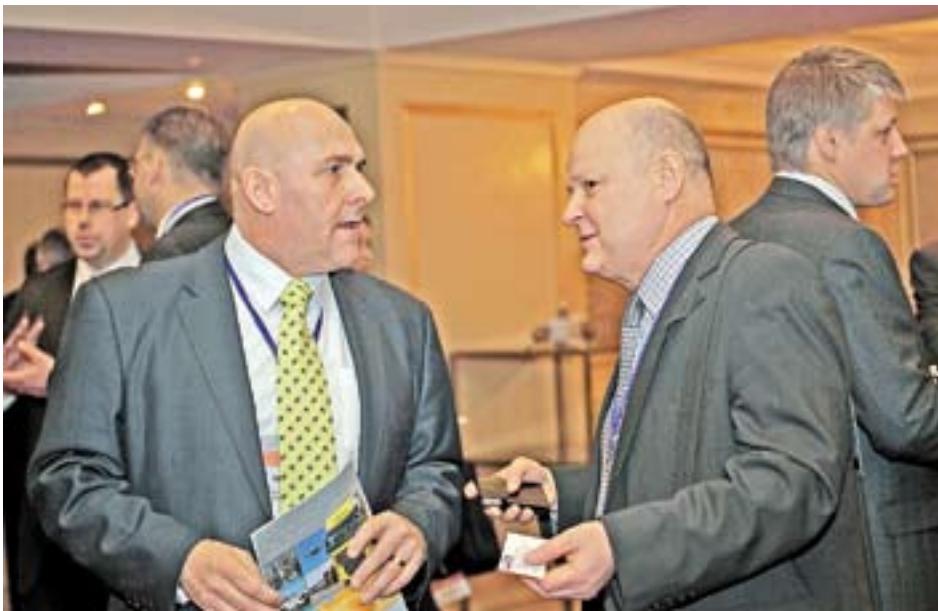
Однако я не думаю, что Литве будет легче руководить Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе после Казахстана. С самого начала своего председательства Казахстан высоко поднял планку требований, ответственности, качества деятельности. Удержать ее на таком уровне будет нелегко не только председательствующей после Казахстана Литве, но и странам, которые примут руководство этой организацией после Литвы.

- На 18-м экономико-экологическом форуме Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, прошедшем в Вене 1-2 февраля, вице-министр транспорта и коммуникаций Казахстана Азат Бектуров в своей заключительной речи выразил особую благодарность специальному представителю Казахстана, по-случаю Витаутасу Наудужасу, отметив начало Вашей активной деятельности по укреплению транспортной тематики в пространстве ОБСЕ, участие в Венском форуме, а также в международной конференции «Роль логистики на путях Азия – Европа», прошедшей в Алматы 29 января.

Такая оценка побуждает идти еще дальше. Каковы Ваши планы в год этой интересной деятельности?

- Казахстан любезно оценил усилия Литвы в области транспорта. Несомненно, на это обратили внимание представители всех стран-членов ОБСЕ. Литва выглядела надежным и солидным партнером в осуществлении международных проектов.

Приятно и то, что были столь высоко оценены усилия литовских компаний («TL NIKA Group», руководитель Витаутас Варасимавичюс) и международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA (издатель Зита Таллат-Кялпшаite) в организации международной конференции в Алматы. Это мероприятие подробно осветили телевидение, радиостанции и пресса Казахстана. Это был и прекрасный повод представить Клайпедский порт, Литовские железные дороги, возможности наших транспортников в перевозке транзитных грузов.



В этом году у нас еще будет много возможностей обратить внимание на развитие и потенциал транспорта нашей страны, которым, будем надеяться, заинтересуются наши партнеры. Литва стала очень заметной в контексте международного транспорта.

- Вы были модератором и докладчиком конференции «Роль логистики на путях Азия – Европа». Как Вы расцениваете мероприятие, задуманное и впервые организованное в Казахстане международным бизнес-журналом JURA MOPE SEA и литовско-казахстанской группой компаний «TL NIKA Group»? Видите ли Вы возможность и смысл его преемственности?

- Названная конференция – запоминающаяся. Основные организаторы в Казахстане – литовские компании! Внимание – огромное. Шестьдесят три казахстанских компании были заинтересованы в участии в этой конференции. Модераторами конференции были великолепный знаток логистики из Гонконга Марк Миллар, а также профессор Алматинского университета Адил Джунусов.

С интересными докладами на конференции выступили министр транспорта и сообщений Литовской Республики Элигиюс Масюлис, вице-министр хозяйства Литвы Арнольдас Бурковскис, вице-министр транспорта Казахстана Азат Бектуров, вице-министр индустрии и торговли Ерхат Искалиев, председатель экономико-экологического управления министерства иностранных дел Казахстана Максим Солин, посол Литовской Республики в Казахстане Ромуалдас Козыровичюс, советник премьера ЛР Альгирдас Шакалис, руководитель дирекции Клайпедского государственного морского порта Эугениюс Гентвилас и руководитель «WPA Logistics» Жильвинас Жилинскис, заместитель генерального директора АО «Летувос гяляжинкяляй» Альбертас Шименас, директор департамента маркетинга перевозок компаний «Казахстан Темир Жолы» Арман Султанов и другие докладчики.

Казахстан в настоящее время претворяет в жизнь немало международных проектов. Данная конференция отлично послужила для представления возможностей экспорта Литвы, а также потенциала нашего бизнеса для осуществления этих проектов совместными усилиями.

Преемственность такой конференции, вне всяких сомнений, полезна и целесообразна, поскольку послужит укреплению наших связей с Казахстаном.

- Благодарю за ответы.

Беседовала Юлия Маномайте



The chairmanship of Kazakhstan in OSCE started with a successful conference

Role of logistics on the way Asia-Europe

Liana Mogisaita

In January 29 in Almaty (Kazakhstan) there took place an international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* which was one of the first events in Kazakhstan that successfully started the chairmanship of Kazakhstan in OSCE (The organization for Security and Cooperation in Europe).

In this way the Vice Minister of the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov described this event in OSCE 18th forum of economics and environment that took place in Vienna (Austria) in February 1-2.

The organizers of the conference in Almaty were: international business magazine JURA MOPE SEA and a group of Lithuanian and Kazakhstan logistics companies TL NIKA Group.

The conference took place under the patronage of the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania and Kazakhstan.

The priorities of Lithuania and Kazakhstan – transport policy

Since the 1st of January 2010 Kazakhstan started the chairmanship in the organization for security and cooperation of Europe (OSCE) – the biggest regional organization connecting 56 countries of Europe, North America and Asia. Kazakhstan undertook the chairmanship in OSCE from Greece and Kazakhstan will pass the chairmanship in this organization to Lithuania next year.

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

This period coincides with the state program of Kazakhstan *Road to Europe* which was commenced in 2009 and will be completed in 2011.

The above conference on logistics became an important step for the constructive dialogue among the states, businesses, science and policy on transport and transit development in Eurasian environment.

More than two hundred business and politics professionals took part in the conference.

The participants of the conference were greeted and the reports were made by the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis, Vice Minister of Transport

and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov, Vice Minister of Economy of Lithuania Arnoldas Burkovskis, Vice Minister of Industry and Trade of Kazakhstan Yerkhat Iskaliev, the chairman of Economic and Ecological Board under the Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan Maksim Solin, State Secretary of the Ministry of Transport of Russia, Deputy Minister Sergej Aristov, Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan Romualdas Kozyrovicius, Ambassador for extraordinary tasks of Lithuania, special representative of Kazakhstan in OSCE on transport and transit Vytautas Nauduzas, Adviser to the Prime Minister of Lithuania Algirdas Sakalys, Director General of Kazakhstan road carriers' association (KazATO) Teodor Kaplan, expert of International Road Union (IRU) Dmitrij Larionov, Head of a group of logistics companies of Lithuania and Kazakhstan TL NIKA Group Vytautas Varasimavicius, Deputy Director General of AB Lietuvos geležinkeliai, (Lithuanian Railways) Albertas Simėnas, Director of cargo transportation and marketing of Kazakhstan Temir Zoly Arman Sultanov, Director General of Klaipeda State Seaport Authority Eugenijus Gentvilas, Director of logistics company VPA Logistics Zilvinas Zilinskas, Director of the company with headquarters in Hong Kong MPower associates Mark Millar and others.





Special representative of Kazakhstan in OSCE, Ambassador for extraordinary tasks of Lithuania Vytautas Nauduzas, Professor of Kazakhstan University Adil Dzunusov and logistics expert Mark Millar chaired the sessions of the conference.

During the conference there took place bilateral meetings of the Minister of Transport and Communications of Lithuania and the Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan.

E. Masiulis met the representatives of the airlines of Kazakhstan *Air Astana* and they expressed the wish to look for cooperation possibilities.

Objective – to hear and summarize the ideas of professionals

„The objective of our conference is to consolidate professionals in order the discussion on transport, transit and logistics took place in professional level and the professional language. We anticipate that the ideas of professionals were reflected in the resolution which would be submitted for the decision-making institutions

of the states that participated there.

We will talk at the conference not only about transport and logistics problems of separate states.

Since the 1st of January this year Kazakhstan is chairing OSCE. One of the strategic priorities during the chairmanship of Kazakhstan is transport and transit. Next year undertaking the chairmanship Lithuania is going to continue this strategic line.

During two years both countries will have to discuss and solve not only the national but also Eurasian transport policy matters“, - said the Publisher of international business magazine JURA MOPE SEA Zita Tallat-Kelpaitė, opening the conference.

Develop East-West transport initiative

Lithuania and Kazakhstan intend to cooperate in developing *East-West transport initiative* and creating better conditions for cargo transports between Asia and Europe. Those questions were discussed in bilateral meeting in Almaty between the Minister of Transport and Com-

munications of Lithuania Eligijus Masiulis and Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov.

„Approving *East-West transport initiative*, both parties support the intention to guarantee safe and competitive cargo transportation conditions between Asia and Europe. In order to implement this goal it was suggested to organize the meeting of the Ministers of Transport of five states: Kazakhstan, Lithuania, Belarus, Russia and China, and sign a common declaration“, - summarising the results of the meeting said the ►



1. Participants of the conference.
2. Conference briefing.
3. Participants of the conference.
4. T. Kaplan.
5. R. Martinavicius.
6. A. Dzunusov.
7. A. Bekturov.
8. A. Sakalys.



Minister of Transport and Communications of Lithuania E. Masiulis.

Concrete cooperation matters of Kazakhstan and Lithuania will solve the bilateral Transport working group and the nearest meeting is expected to be organized in Vilnius during the second quarter of the year.

East-West transport initiative was already approved by Belarus and China. The general declaration of Lithuania, Belarus and China concerning cooperation in the development of this initiative was signed on the 19th of October 2009, during the first ASEM meeting of the ministers of transport of Asia and Europe.

Future corridor: West Europe -West China

Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov in his report stressed that under existing inter-state transport integration conditions, Kazakhstan was interested in Eurasian transit development. Therefore, the formation of reliable transport communications, serving transportation flows of goods on the route between Europe and

Asia, is one of the most important priorities of Kazakhstan transport policy.

„Development of transit raise high requirements for the quality of the services rendered. First of all – it is the shortening of transit time, optimization of tariffs and cargo safety. One can follow such conditions only having well-developed transport logistics, covering the complex of modern terminals, reliable cargo forwarding and formation of efficient transport routes“, - said A. Bekturov.

He noted that presently in Kazakhstan there were realized about 80 big aviation, roads, railways, sea and river transport investment projects with the total value of more than 30 billion US dollars.

Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan stressed the importance of trans-continental road transport corridor *West Europe-West China*, that of special significance in the implementation of Kazakhstan transport strategy was.

„Ten years later about 330 million tons of cargo annually will be transported along the corridor *West Europe-West China*, - A.Bekturov is sure.

The construction price of this motorway will make about 825,2 billion Kazakhstan tenge.

In Kazakhstan this trans-continental corridor covers 2787 kilometres and passes via five regions of the Republic of Kazakhstan.

It was suggested to create the association of *East-West transport corridor*

The idea of the creation of the association of *East-West transport corridor* (EWTC) was presented by the Adviser to the Prime Minister of Lithuania Algirdas Sakalys, who actively participated for several years in the creation of EAST-WEST Project supported by EU.

This Project, connecting Denmark, Sweden, Lithuania, Kaliningrad and Germany, might successfully be extended to Asian countries, including Kazakhstan.

On the 16th of December last year the declaration concerning the creation of the association of *East-West transport corridor* was adopted. It was signed by the members of the initiative group, including: Stasys Dailyka, Director General of AB *Lietuvos geležinkelai*, Algimantas Kondrusevičius, president of Lithuanian National road carriers' association *Linava*, Kestutis



Kravcovas, representative of *DFDS Lisco*, Vytautas Levickas, president of Lithuanian national forwarders' association *Lineka*, Algirdas Sakalys, Vice chairman of Lithuanian intermodal transport technologies platform, Klaus Ebeling, European Intermodal Association secretary, Magnus von Shenck, *EAST-WEST Project* coordinator and others.

A. Sakalys proposed to support the idea of the association and join it. Presenting the functions of the association, the initiator of its creation stressed that the new association could maintain close relationships with national and regional authorities and also EU institutions connected with the development of transport corridor, represent the interests of the members of the association in EU institutions and prepare measures for the further development of transport corridor.

The wish to cooperate with the association under creation has already been expressed by the association uniting China provinces logistics associations *The Euro-Asia Continental Landbridge Logistics Association*.

Trade between Kazakhstan and Lithuania is getting more active

The Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan Romualdas Kozyrovicius noticed that the formation and development of production, transport, trade, logistics and information systems would create favourable conditions for Kazakhstan to quicker integrate into the global economic and information environment.

„Logistics plays a strategically important role in the modern world. Lately, inter-state and inter-national systems are being created actively allowing to facilitate the movement of information, goods, capital and people via the borders, said the diplomat. He expressed hope that Kazakhstan would manage to improve transport and logistics connections with Europe, including Lithuania, during its chairmanship in OSCE and having joined a single Customs Union.

Ambassador mentioned that the trade volumes in 2009 between Lithuania and Kazakhstan had increased by 20 percent. They anticipate the same trade growth this year.

Lietuvos geležinkeliai are ready for cargo flows

Analysis submitted by the deputy Director General Albertas Simenas of the stock company *Lietuvos geležinkeliai* shows that cargo transportation volumes by railways between Kazakhstan and Lithuania decreased greatly. The total cargo flow in 2009, comparing to 2008, decreased by 52 percent, import – by 79 percent, export – by 32 percent, transit – by 20 percent. Last year 649,5 thousand tons of cargo was carried by railways between Lithuania and Kazakhstan. It was mostly export and transit cargo.

Presenting the advantages of Lithuanian railways, A. Simenas does not lose hope that at the time when the global economic crisis is weakening, cargo flows will recover. He stated that Lithuanian railways were ready for the challenges: main railway lines are renewed, signalization and communications systems are modernized (Lithuania is the first in Europe to implement GSM-R communications system), automatic control system is installed, and infrastructure is under moderniza-



Representative of the Embassy of the Russian Federation.



R. Kozyrovicius.



A. Simenas.





tion. Klaipeda railway junction is developed and the second roads in the transport corridor IX B are under completion as *Rail Baltic* project.

„Lithuanian railways are on the crossroad of international Pan-European railway corridors“,- said A. Simėnas, mentioning the parts D and B of *East-West IX* transport corridor, and *North-South I transport corridor*. Lithuanian railway container train *Viking*, running on the route Lithuania-Belarus-Ukraine, last year was awarded with the best practice prize by European Intermodal Association.

Optimization of logistics – is the idea of TL Nika Group

„Strategic role is to be given to logistics when developing economics. The main task of the business – is to optimize the costs of the companies. But under present market stagnation conditions it is a serious competitive advantage“, -head of TL NIKA Group Vytautas Varasimavicius stated in his report about the development perspectives, reviving world economics. (In this edition we publish



A. Sultanov.

container transportation company. We intend to determine direct container transportation tariffs on the main routes included into the system of international transport corridors. We create permanently acting container train routes China-Europe. For transit cargo, transported via the territory of Kazakhstan, we apply competitive tariff conditions“, - said A. Sultanov.



V. Varasimavicius.

an article prepared on the basis of his report).

At the conference TL Nika Group presented one of the ways of the optimization of logistics – software data base created basing on the real experience of the company.

Knowledge and innovations of Kazakhstan Temir Zoly

Kazakhstan Temir Zoly bases its logistics solutions on knowledge and innovations.

Presenting marketing tools facilitating to reach the biggest cargo transportation efficiency, Kazakhstan Temir Zoly cargo transports marketing department director Arman Sultanov mentioned the development of Dosyk railway station and railway part of Aktogai-Dostyk, which is to be completed in 2011.

By improving of transit transportsations, Kazakhstan railways, according to A. Sultanov, are making marketing analysis of container transportsations by alternative routes.

„Transporting containers by the route Asia-Europe, we provide the whole complex of services. In Urumci there is created a joint Kazakhstan-China container transportation company, in Astana – a joint Kazakhstan-Russia



E. Gentvilas.

Klaipeda port intends to develop

On the crossroads and junctions of transport corridors between Europe and Asia there is a window of Asia to Europe – a deep-water, ice-free even in such a severe winter as we have it now, Klaipeda port. In this way Klaipeda port was presented in the report by Eugenijus Gentvilas, the former Euro-parliamentarian, signator of the Independence Act of Lithuania, who had recently started to lead Klaipeda port.

„Klaipeda port is connected with trade relations with more than 60 countries. The main trade partners are EU and the countries of American Continent. Wide network of feeder lines, flexible port dues policy, the shortest distances to the biggest European hubs such as Hamburg, Rotterdam, Antwerp and others – are the main factors that guarantee the efficiency and attractiveness of cargo transportsations via Klaipeda port. The regions served by Klaipeda port reach Belarus, Russia, Ukraine, Kazakhstan and other countries. But mostly Lithuanian businessmen use the port. We expect that together with the strengthening of economics, more services will be needed for Belarus, Russia and Kazakhstan businessmen. Up till now Kazakhstan cargo

in the total port turnover made only 3-4 percent in 2009 or 165 thousand tons of cargo were handled via Klaipeda port“, - said E. Gentvilas.

Speaking about investment projects in Klaipeda port, E. Gentvilas mentioned already implemented in 2002 the biggest investment project – reconstruction and dredging of the Harbour Entrance as a page of activities of a deep-water port. After this reconstruction Klaipeda port is able to accommodate the vessels of 300 m in length and 13,5 m draft. The tankers with the 150.000 DWT and the bulkers with 80.000 DWT are able to call and be handled in the port.

More possibilities will be opened to the port when the second container terminal is completed with the Project capacity of 200 thousand TEU, and the draft of container vessels will be of 13 m.

In the centre of the port and the city there will grow passenger and cargo terminal which will be connected with the highway Klaipeda-Vilnius, making a part of IX B corridor. In the area of 18 hectares the terminal will be able to handle ro-ro, ro-pax and cruise vessels. Three vessels will be served at a time in the terminal.



Z. Zilinskas.

For the further development of Klaipeda port bigger water depth and new territories are necessary. According to the study prepared by Japanese experts the possibility to construct a deep-water avant port with the natural water depth of 17-17,5 m is under consideration. It should be constructed north to the Harbour Entrance, in front of Melnragė settlement. In the open sea, 350 m away from the shore there will be formed an artificial island of 1,5 km of length and 700 m of width, which should be connected by railways and roads with the present port.

Proposal to exchange the land territories

Continuing the report made by the Director General of Klaipeda port, where he mentioned the construction of a public logistics centre in the vicinity of Klaipeda port, the head of the logistics company WPA Logistics Zilvinas Zilinskas proposed an unexpected cooperation option for Kazakhstan businessmen – to Exchange the land territories for the construction of logistics centres.

Z. Zilinskas suggests for Kazakhstan businessmen to settle in the territory belonging to WPA Logistics. In exchange they would like to get a plot of land for their logistics centre in Kazakhstan. ■

Resolution

Of the International Conference *Role of logistics on the way Asia-Europe*

that took place on the 29th of January 2010 in Almaty

I. This resolution was prepared by the participants of the international conference „Role of logistics on the way Asia-Europe“ that took place on the 29th of January in Almaty.

II. The conference was supported by the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Transport and Communications of Lithuania. The reports of the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis, Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov, Adviser to the Prime Minister of Lithuania Algirdas Šakalys, State Secretary of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Deputy Minister of Transport Sergej Aristov, special representative of Kazakhstan in ESCO Vytautas Naudužas, Vice Minister of the Ministry of Economy of Lithuania Arnoldas Burkovskis, Vice Minister of Industry and Trade of Kazakhstan Erkhat Iskalijev, Ambassador of Lithuania in Kazakhstan Romualdas Kozyrovičius, representatives of the ministries Foreign Affairs of Kazakhstan and Lithuania, representatives of Lithuanian, Kazakhstan, Russian and Belarus railways, IRU in CIS region, KAZATO, Klaipėda port and the representatives of transport and logistics companies of Lithuania, Russia and Kazakhstan were received with great interest.

III. 184 delegates took part in the conference representing 63 organizations and companies. Including speakers and discussion participants at the conference were 217 people.

IV. This resolution is submitted for the attention of the Governments, Ministries of Transport and Communications, Industry and Trade, Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan, Russian Federation, Republic of Lithuania and the Republic of Belarus, IRU and all the participants of the conference. The participants of the conference submitted proposals how to help increasing the competitiveness of Kazakhstan, Lithuania, Russia and Belarus transport and logistics complexes, namely:

IV.1. Support and develop improvement initiatives of priority transport and transit activities during the chairmanship of Kazakhstan and Lithuania in ESCO. In combating the corruption in transport it is suggested to prepare the Code of Honour, strengthen the work control of state border crossing services and simplify cargo declaration procedures at border crossings.

IV.2. Approve the initiative of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania to found three public logistics centres in Vilnius, Kaunas and Klaipėda in international transport corridors East-West southern Baltic Sea region and Europe –Asia for cargo handling between Asia and Europe, actively help to attract private investments to the inter-modal logistics centres under creation.

IV.3. Support the intention of the Ministry of Transport of Russia to organize a common transport corridor China – Kazakhstan – Russia – Belarus – Lithuania, determining single tariffs, unifying and simplifying customs, transportation, border-crossing procedures and formalities to simplify cargo transportation procedures at border-crossings.

IV.4. To actively involve transport companies in the initiatives organized by the Ministry of Transport and Communications to improve transport and logistics system and revive the Silk Road.

IV.5. Recommend the transport companies to become the members of the association East-West. The Declaration of the initiative group of this association on the basis of partnership was signed by the representatives of the transport organizations of Lithuania, Ukraine, Belarus, Sweden and Europe and European Intermodal Association in December 2009 in Vilnius.

IV.6. Involve transport companies into Eurasian auto-transport initiatives monitoring of IRU-NELTI (revival of the Silk Road), which is an alternative of sea routes, when it is necessary to deliver quickly by automobiles expensive and rapidly-spoiling cargo from China Peoples' Republic to Europe.

IV.7. In the Customs Committee of the Republic of Kazakhstan to solve the matter concerning the throughput of automobiles at the border-crossing with China during day and night as presently the customs formalities can be settled during 5-6 working hours per day including the lunch-break and this is an obstacle for cargo transportation from Southeast Asia and China to Kazakhstan, Central Asia and Europe.

IV.8. Help to introduce and support new customs clearance technologies such as e-declaration and recognition of e-signatures.

IV.9. Simplify checking of transit cargo with TIR Carnet booklets. TIR Convention, the participants of which is Kazakhstan, Russia, Lithuania and Belarus, foresees that transit cargo can be checked only in exceptional cases when it is transported according to the rules of TIR Convention.

IV.10. In order to strengthen competitiveness and cooperation, recommend to introduce on-line portals in work and all processes of business which accelerate the exchange of information and transportation documents' formalities. Spread and introduce business models as the modern logistics solutions.

IV.11. Use the knowledge of inter-modal train "Viking" (Ukraine-Belarus-Lithuania: Odessa-Ilyčiovsk-Klaipėda), in organizing container trains for the transportation of cargo from Asia to Europe as a rational logistics solution in railway transport.

IV.12. Approve the initiative of the company "Kazakhstan Temir Žoly" to create favourable tariffs conditions for Kazakhstan import cargo transported via Dostyk railway border-crossing.

IV.13. More actively use the possibilities of ports as reliable chains of logistics for the transportation of cargo from Asia to Europe.

IV.14. Propagate the Project 3D ("Družba"-Dostyk-Alašankou-"Družba"), where it is planned to develop infrastructure and launch a regular train with cargo transported within the territory of the Customs' Union (Russia, Kazakhstan, Belarus) where the documents are filled in 30 minutes.

IV.15. Taking into consideration China's consumption possibilities, organize transport flows. Reach one-hundred percent transit time efficiency when transporting cargo from China to Europe, decreasing the idle time of rolling stock at border-crossings (presently the non-productive time reaches 45 percent). Take into consideration 4 most important things when choosing the routes and corridors – speed, price, quality and cargo safety.

IV.16. Approve the initiative of the international business magazine JŪRA MORE SEA and the group of companies of Kazakhstan and Lithuania „TL NIKA Group“ to organize international logistics conferences annually. ■

Председательство Казахстана в ОБСЕ «Роль логистики на путях Азия – Европа»

Лиана Могишаite



Лиана Могишаite

Международная конференция «Роль логистики на путях Азия – Европа», 29 января состоявшаяся в Алматы (Казахстан), была одним из первых мероприятий в Казахстане, успешно положившим начало председательства Казахстана в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Так это мероприятие охарактеризовал вице-министр транспорта и коммуникаций Казахстана Азат Бектуров 1-2 февраля в Вене (Австрия) на 18-м Экономико-экологическом форуме ОБСЕ.

Организаторы конференции в Алматы: международный бизнес-журнал JURA MOPE SEA и группа логистических компаний Литвы и Казахстана «TL NIKA Group».

Конференция прошла под патронатом министерств иностранных дел и транспорта Литвы и Казахстана.

Приоритеты Казахстана и Литвы – транспортная политика

1 января 2010 года Казахстан принял председательство в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе – крупнейшей региональной организации, объединяющей 56 стран Европы, Северной Америки и Азии. Казахстан, приняв председательство в ОБСЕ

из рук Греции, в будущем году передаст руководство этой организацией Литве.

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

Этот период совпадает с государственной программой Казахстана «Путь в Европу», осуществление которой было начато в 2009 и завершится в 2011 году.

Недавняя конференция по вопросам логистики стала важным шагом к конструктивному диалогу между государствами, бизнесом, наукой и политикой о развитии транспорта и транзита в евроазиатском пространстве.

В конференции приняли участие более двухсот профессионалов бизнеса и политики.

Участников конференции приветствовали и с докладами выступили министр сообщений и коммуникаций Литвы Элигиюс Масюлис, министр транспорта и коммуникаций Казахстана Азат Бектуров, вице-министр хозяйства Литвы Арнольдас Бурковскис, вице-министр индустрии и торговли Казахстана Ерхат Искалиев, председатель экономико-экологического управления министерства иностранных дел Казахстана Максим Солин, государственный секретарь министерства транспорта России, заместитель министра Сергей Аристов, посол Литовской Республики в Казахстане Ромуалдас Козыровичюс, посол Литвы по особым поручениям, специальный представитель Казахстана в ОБСЕ по вопросам транспорта и транзита Витаутас Наудужас, советник премьера ЛР Альгирдас Шакалис, генеральный директор Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) Тे-

начато с успешной конференции



одор Каплан, эксперт Международного союза автомобильного транспорта (IRU) Дмитрий Ларионов, руководитель литовско-казахстанской группы логистических компаний Витаутас Варасимавичюс, заместитель генерального директора АО «Летувос гляжинкялия» Альбертас Шименас, директор департамента маркетинга перевозок компании «Казахстан Темир Жолы» Арман Султанов, директор Клайпедского государственного морского порта Эугениюс Гентвилас, директор логистической компании «VPA Logistics» Жильвинас Жилинскас, директор находящейся в Гонконге компании «MPower associates» Марк Миллар и другие.

На сессиях конференции председательствовали специальный представитель Казахстана в ОБСЕ, посол ЛР по особым поручениям Витаутас Наудужас, профессор Казахстанского университета Адиль Джунусов и эксперт в области логистики Марк Миллар.

Во время конференции проходили и двухсторонние встречи министра сообщений Литвы и вице-министра транспорта и коммуникаций Казахстана. Э.Масюлис также встретился с представителями авиакомпании «Air Astana», которые изъявили желание искать возможности сотрудничества.

Цель – услышать и обобщить мысли профессионалов

«Цель нашей конференции – сплотить профессионалов, чтобы дискуссия по вопросам транспорта, транзита и логистики велась на профессиональном уровне и языке профессионалов. Мы хотим, чтобы мысли и идеи профессионалов отразились в принятой резолюции, которая будет представлена принимающим решения институтам присутствующих здесь стран.

На этой конференции мы будем говорить не только о проблемах транспорта и логистики отдельных государств.

С 1 января с. г. Казахстан руководит Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе. Одним из стратегических приоритетов в год своего председательствования Казахстан объявил вопросы транспорта и транзита. Литва, которая примет у него руководство в будущем году, продолжит линию этой стратегии.

В течение предстоящих двух лет обе страны должны обсуждать и решать не только свои национальные, но и евроазиатские вопросы транспортной политики», - открывая конференцию, сказала издатель международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA Зита Таллат-Калпшайт.

Развивать транспортную инициативу Восток-Запад

Литва и Казахстан намерены сотрудничать в развитии транспортной инициативы Восток-Запад и создании лучших условий для грузоперевозок между Азией и Европой. Эти вопросы на двухсторонней встрече обсудили министр сообщений Литвы Элигиюс Масюлис и вице-министр транспорта Казахстана Азат Бектуров.

«Одобряя транспортную инициативу Восток-Запад, обе страны поддерживают стремление гарантировать безопасные и конкурентоспособные условия грузоперевозок между Азией и Европой. Для осуществления этого предложено во второй половине нынешнего года организовать встречу министров транспорта пяти государств: Казахстана, Литвы, Белоруссии, России и Китая и подписать совместную декларацию», - сказал министр сообщений ЛР Э. Масюлис, обобщая результаты встречи.

Конкретные вопросы сотрудничества Литвы и Казахстана будут решать двухсторонняя транспортная группа, ближайшее заседание которой планируется провести во втором квартале с.г. в Вильнюсе.

Свое одобрение транспортной инициативы ▶



Компания «TL NIKA» представляет министру сообщений Литвы программное обеспечение базы данных (слева направо П.Варасимавичюс, Э.Масюлис, А.Йозенас, В.Варасимавичюс).

Восток-Запад ранее уже подтвердили Белоруссия и Китай. Совместная декларация Литвы, Белоруссии и Китая в области сотрудничества в развитии этой инициативы подписана 19 октября 2009 г. в Вильнюсе во время первой евроазиатской встречи транспортных министров ASEM.

логистики, охватывающей комплекс современных терминалов, надежного экспедирования грузов, формирования эффективных транспортных маршрутов», - сказал А. Бектуров.

Он отметил, что в последнее время в Казахстане реализуется примерно 80 крупных инвестиционных проектов в области авиации, автомобильных, железных дорог, морского и речного транспорта, общая стоимость которых превышает 30 миллиардов долларов.

Вице-министр транспорта Казахстана особенно отметил актуальность трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, занимающего важное место в реализации транспортной стратегии Казахстана.

«Через десять лет по коридору Западная Европа – Западный Китай будет транспортироваться примерно 330 миллионов тонн грузов в год», - убежден А. Бектуров.

Стоимость строительства этой магистрали составит примерно 825,2 миллиарда казахстанских тенге.

В казахстанской части этот трансконтинентальный коридор охватывает трассу протяженностью 2787 километров и проходит через пять областей Республики Казахстан.

Предложено учредить Ассоциацию транспортного коридора Восток-Запад

Идею создания Ассоциации транспортного коридора Восток-Запад (EWTC) участникам конференции представил советник премьера ЛР Альгирдас Шакалис, который в течение нескольких лет принимал активное участие в создании проекта EAST-WEST под опекой Евросоюза.

Этот проект, объединяющий Данию, Швецию, Литву, Калининград, Германию, может быть успешно продлен в страны Азии, включая Казахстан.

16 декабря прошлого года была принята декларация о создании Ассоциации транспортного коридора Восток-Запад. Ее подписали члены инициативной группы, в том числе Стасис Дайлидка, генеральный директор АО «Летувос гляжинкяляй», Альгимантас Кондрасявичюс, президент Литовской национальной ассоциации автоперевозчиков «Линава», Кястутис Кравцовас, представитель «DFDS LISCO», Витаутас Лявицкас, президент Литовской национальной ассоциации экспедиторов «Линека», Альгирдас Шакалис, вице-председа-



тель Литовской интермодальной платформы транспортных технологий, Клаус Эбелинг, секретарь Европейской интермодальной ассоциации, Магнус фон Шенк, координатор проекта EAST-WEST, и другие.

А. Шакалис предложил поддержать идею ассоциации и присоединиться к ней. Представляя функции ассоциации, инициатор ее создания отметил, что новая ассоциация будет поддерживать тесные контакты с национальными и региональными властями, а также институтами ЕС, связанными с развитием транспортного коридора, представлять интересы членов ассоциации в институтах ЕС, подготавливать меры для дальнейшего развития коридора.

Желание сотрудничать с создаваемой ассоциацией уже изъявила ассоциация «The Euro-Asia Continental Landbridge Logistics Association», объединяющая логистические ассоциации провинций Китая.

Торговля между Казахстаном и Литвой активизируется

Посол Литовской Республики в Казахстане Ромуалдас Козыровичюс отметил, что формирование и развитие производственных, транспортных, торговых, логистических и информационных систем создаст для Казахстана благоприятные условия для более быстрой интеграции в мировое экономическое и информационное пространство.

«В современном мире логистике принадлежит стратегически важная роль. В последнее время особенно активно ведется создание межгосударственных и межнациональных систем, позволяющих облегчить передвижение информации, товаров, капитала и людей через границы», - сказал дипломат. Он выра-

зил надежду, что Казахстану, приступившему к председательству в ОБСЕ и включившемуся в единый таможенный союз, удастся улучшить транспортные и логистические связи с Европой и находящейся в ней Литвой.

Посол упомянул, что в 2009 году объемы торговли между Литвой и Казахстаном выросли на 20 процентов. В этом году ожидается подобный рост торговли.

«Летувос гляжинкяляй» готовы к грузовым потокам

Анализ, представленный заместителем генерального директора акционерного общества «Летувос гляжинкяляй» Альбертасом Шименасом, показывает, что объемы железнодорожных грузоперевозок между Казахстаном и Литвой в прошлом году заметно сократились. Общий грузопоток в 2009 году по сравнению с 2008 г. уменьшился на 52 %, импорт – на 79 %, экспорт – на 32 %, транзит – на 20 %. В прошлом году по железным дорогам между Литвой и Казахстаном перевезено лишь 649,5 тыс. т грузов. Это были в основном экспортные и транзитные грузы.

Представляя преимущества Литовских железных дорог, А.Шименас не теряет надежды, что со спадом мирового экономического кризиса грузопотоки снова оживут. Он утверждал, что Литовские железные дороги готовы к их встрече: обновлены магистральные железнодорожные линии, модернизирована система сигнализации и связи (Литва первой в ЕС внедрила систему связи GSM-R), внедрена автоматическая система контроля, модернизирована инфраструктура. Осуществлено развитие Клайпедского железнодорожного узла, прокладываются вторые пути на транспортном

коридоре IX B, завершается осуществление проекта «Rail Baltic».

«Летувос гляжинкяляй» находится на перекрестке международных пан-европейских железнодорожных коридоров», - сказал А. Шименас, упомянув отрезки D и E IX-го транспортного коридора Восток-Запад, I-й транспортный коридор Север-Юг. Контейнерный поезд «Викинг» Литовских железных дорог, курсирующий по маршруту Литва – Белоруссия – Украина, в прошлом году был награжден призом лучшей практики Европейской интермодальной ассоциации.

Опыт и инновации «Казахстан Темир Жолы»

«Казахстан Темир Жолы» обосновывает свои логистические решения опытом и инновациями.

Представляя маркетинговые средства, помогающие добиться наибольшей эффективности грузоперевозок, директор департамента маркетинга перевозок компании «Казахстан Темир Жолы» Арман Султанов упомянул развитие железнодорожной станции Достык и железнодорожного участка Актогай – Достык, которое должно завершиться в 2011 году.

Совершенствуя транзитные перевозки, Казахстанские железные дороги, по словам А. Султанова, проводят маркетинговые исследования контейнерных грузоперевозок по альтернативным маршрутам.

«При перевозке контейнеров по маршруту Азия – Европа мы оказываем всесторонний комплекс услуг. В Урумчи создано совместное казахстано-китайское общество по перевозкам, в Астане – совместное казахстано-российское предприятие по контейнерным пере- ►

М.Миллар и В.Наудужас.



А.Бектуров.





возкам. Мы стремимся установить сквозные тарифы перевозки контейнеров по основным маршрутам, входящим в систему международных транспортных коридоров. Создаем постоянно действующие маршруты контейнерных поездов Китай – Европа. Для транзитных грузов, перевозимых по территории Казахстана, предоставляем конкурентоспособные тарифные условия», - сказал А. Султанов.

Идея «TL NIKA Group» – оптимизация логистики

«В ходе развития экономики логистике должна быть отведена стратегическая роль. Главная задача этого бизнеса – оптимизировать расходы компаний. А это в нынешних условиях застоя рынка становится серьезным конкурентным преимуществом», - в своем докладе о перспективах развития логистики на фоне возрождения мировой экономики утверждал руководитель «TL NIKA Group» Витаутас Варасимовичюс. (В этом номере публикуется статья, подготовленная на основе его доклада).

На конференции «TL NIKA» представила один из способов оптимизации логистики – программное обеспечение базы данных, созданное на основе реального опыта компании.

Клайпедский порт планирует расширяться

На пересечении и стыке нескольких европейских и азиатских транспортных коридоров находится окно Азии в Европу – глубоководный Клайпедский порт, не замерзающий даже в такую суровую зиму, как нынешняя. Так в своем докладе представил Клайпедский порт недавно приступивший к его руководству

бывший европарламентарий, сигнатор Акта о независимости Литвы Эугенијус Гентвилас.

«Клайпедский порт связан торговыми связями более чем с 60 странами. Основными торговыми партнерами являются ЕС и страны Американского континента. Широкая сеть фидерных линий, гибкая политика портовых сборов, кратчайшие расстояния до крупнейших портов Европы (хабов) Гамбурга, Роттердама, Антверпена и других – это основные факторы, гарантирующие эффективность и привлекательность перевозки грузов через Клайпедский порт. География обслуживаемых Клайпедским портом стран на Востоке включает Белоруссию, Россию, Украину, Казахстан и др. Однако больше всех портом пользуются литовские предприниматели. Надеемся, что с укреплением экономики больше портовых услуг потребуется и бизнесменам Белоруссии, России и Казахстана. Пока что казахстанские грузы в общем грузообороте порта составляют лишь 3-4 процента. В 2009 году через Клайпедский порт перевалено 165 тыс. тонн казахстанских грузов», - сказал Э.Гентвилас.

Говоря об инвестиционных проектах Клайпедского порта, Э. Гентвилас упомянул крупнейший из них, осуществленный в 2002 году, – реконструкцию и углубление входного канала, открывшую новую страницу в деятельности Клайпеды как глубоководного порта. После этой реконструкции Клайпедский порт может принимать суда длиной 300 метров с осадкой 13,5 м. В порт могут заходить и вставать под погрузку танкеры дедвейтом до 150 000 DWT и сухогрузы до 80 000 DWT.

Больше возможностей у Клайпедского порта появится после завершения строительства второго контейнерного терминала проектной мощностью 200 тыс. TEU с осадкой обслужи-

ваемых контейнеровозов 13 м.

В центре Клайпедского порта и города вырастет грузопассажирский терминал, который будет соединен с автомагистралью Клайпеда – Вильнюс, составляющей часть коридора IX B. На построенном терминале площадью 18 га будут обслуживаться суда ро-ро, ро-пакс и круизные суда. Одновременно терминал сможет принимать три судна.

Для дальнейшего развития Клайпедского порта нужны новые территории и глубины побольше. На основании подготовленного японскими экспертами исследования обсуждается возможность строительства глубоководного аванпорта с натуральными глубинами до 17,5 м. Он должен строиться на север от входных ворот, напротив поселка Мелнраге. В море, в 350 м от берега, будет сформирован искусственный остров длиной 1,5 км, шириной 700 м, который с нынешним портом соединят автомобильные и железные дороги.

Предлагают обменяться землей

Продолжая доклад генерального директора Клайпедского порта, в котором он, в частности, упомянул о строительстве общественного логистического центра недалеко от Клайпедского порта, руководитель логистической компании «WPA Logistics» Жильвинас Жилинскас предложил неожиданный вариант сотрудничества – обменяться землей для строительства центров логистики.

Ж.Жилинскас предлагает казахстанским предпринимателям строиться на территории, принадлежащей «WPA Logistics». В обмен он бы хотел для центра логистики земельный участок в Казахстане.

Во время дискуссии.



Резолюция

международной конференции

«Роль логистики на путях Азия-Европа»

Алматы, 29 января 2010 г.

I. Настоящая резолюция составлена участниками международной конференции «Роль логистики на путях Азия-Европа», Алматы, 29 января 2010 г. при поддержке министерства иностранных дел Республики Казахстан, министерства иностранных дел Литовской Республики, министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики.

II. В ходе конференции были заслушаны обращения и выступления министра транспорта и коммуникаций Литовской Республики Элигиюса Масюлиса, вице-министра транспорта и коммуникаций Казахстана Азата Бектурова, советника премьер-министра Литовской Республики Альгирдаса Шакалиса, статс-секретаря - заместителя министра транспорта Российской Федерации Сергея Аристова, специального представителя Казахстана в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) Витаутаса Наудужаса, вице-министра хозяйства Литвы Арнолдаса Бурковского, вице-министра индустрии и торговли Казахстана Ерхата Искалиева, посла Литвы в Казахстане Ромуалдаса Козыровичюса, представителей министерств иностранных дел Республики Казахстан и Литовской Республики, железных дорог Литвы, Казахстана, России и Белоруссии, IRU в регионе СНГ, KazATO, Клайпедского порта, транспортных и логистических компаний Литвы, России и Казахстана.

III. В конференции приняли участие 184 делегата, представляющих 63 организации и компании. Включая спикеров и панелистов, в конференции приняли участие 217 участников.

IV. Настоящая резолюция направляется для рассмотрения в правительства, министерства транспорта и коммуникаций, министерства индустрии и торговли, министерства иностранных дел Республики Казахстан, Российской Федерации, Литовской Республики и Республики Беларусь, IRU, KazATO и всем участникам конференции. Участники конференции выработали предложения по ряду мер, принятие которых должно способствовать повышению конкурентоспособности транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан, Литовской Республики, Российской Федерации и Республики Беларусь, а именно:

4.1. Поддерживать и развивать приоритетные инициативы по улучшению транспортной и транзитной деятельности в ходе председательства Казахстана и Литвы в ОБСЕ. Как меры борьбы с коррупцией на транспорте предлагаются разработка Кодекса чести, усиление контроля за работой пограничных служб и упрощение процедур пограничного оформления грузов.

4.2. Одобрить инициативу министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики по созданию на международных транспортных коридорах Восток-Запад в южном регионе Балтийского моря и Европа-Азия трех общественных центров логистики в Вильнюсе, Клайпеде, Каунасе для обслуживания грузов между Азией и Европой, активно содействовать привлечению частных инвестиций в создаваемые интермодальные логистические центры.

4.3. Содействовать намерению министерства транспорта России по организации единого транспортного коридора КНР-Казахстан-Россия-Беларусь-Литва с установлением единой сквозной ставки, унифицированных и упрощенных таможенных, транспортных, пограничных процедур и формальностей для прохождения грузов через пограничные переходы.

4.4. Активно вовлекать транспортные компании в инициативы министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан по созданию транспортно-логистической системы и возрождению Шёлкового пути.

4.5. Рекомендовать транспортным компаниям стать участниками Ассоциации Восток-Запад, декларация инициативной группы которой была подписана в декабре 2009 г. в Вильнюсе партнерскими организациями транспорта Литвы, Украины, Беларуси, Швеции и Европейской интермодальной ассоциацией.

4.6. Привлекать транспортные предприятия к мониторингу новой Евразийской автотранспортной инициативы IRU -NELTI (возрождение Шёлкового пути), являющейся альтернативой морскому маршруту в случаях необходимости быстрой автомобильной доставки дорогостоящего и скоропортящегося груза из КНР в Европу.

4.7. Решить в Таможенном комитете Республики Казахстан вопрос о переводе автомобильных переходов на границе с КНР на круглосуточный режим работы, поскольку в настоящее время таможенное оформление там производится в течение 5-6 рабочих часов с учетом обеденного времени, что является барьером в развитии автотранспортных перевозок из ЮВА и КНР в Казахстан, ЦА и Европу.

4.8. Содействовать введению и поддерживать новые технологии ускоренного таможенного оформления, такие, как электронное декларирование и признание электронных подписей.

4.9. Добиваться снижения таможенного досмотра транзитных грузов, следующих под эгидой книжек МДП. МДП-Конвенцией, участниками которой являются Республика Казахстан, Российская Федерация, Литовская Республика и Республика Беларусь, предусмотрено, что досмотр транзитных грузов, следующих по правилам МДП-Конвенции, должен производиться только в исключительных случаях.

4.10. В целях развития конкуренции и сотрудничества рекомендовать активнее развивать и внедрять в работе и в бизнес-процессах on-line порталы, ускоряющие обмен информацией и обработку коммерческо-транспортных документов. Распространять и внедрять бизнес-модели в качестве современных логистических решений.

4.11. Использовать опыт интермодального поезда «Викинг» (Украина-Беларусь-Литва: Одесса/Ильичевск-Клайпеда) при организации контейнерных поездов, в т.ч. с пограничного ж/д перехода Достык, формируемых для грузов из Азии в Европу, как рациональные логистические решения на ж/д транспорте.

4.12. Поддержать инициативу «Казахстан Темир Жолы» по созданию благоприятных тарифных условий для казахстанских экспортных грузов на Балтийские порты и транзитных грузов, следующих через пограничный ж/д переход Достык.

4.13. Активнее использовать возможности портов как надежных логистических звеньев для перевозки грузов на пути Азия-Европа.

4.14. Пропагандировать проект ЗД («Дружба», -Достык-Алашанькоу-«Дружба»), по которому планируется развивать инфраструктуру и запустить режимный поезд с оформлением на пограничных переходах документации за 30 мин для грузов, следующих по территории Таможенного союза (Россия, Казахстан, Беларусь).

4.15. Учитывать возможности КНР как огромного рынка потребления в организации транспортных потоков. Добиться 100%-й эффективности транзитного времени для перевозки грузов из КНР в Европу за счет снижения простоев подвижного состава на пограничных переходах (в настоящее время 45% времени непродуктивно). При выборе маршрутов и коридоров учитывать основные 4 составляющие – скорость, стоимость и качество, а также безопасность/охранность грузов.

4.16. Одобрить инициативу международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA и группы компаний Литвы и Казахстана «TL NIKA Group» по проведению международных логистических конференций на ежегодной основе.



Logistics development perspectives during the revival of the world economics

Vytautas Varasimavicius,
Head of the group of companies of Lithuania and Kazakhstan TL NIKA Group



V. Varasimavicius.

Decrease of logistics costs and increase of trade volumes as 1:10

The key tendency of the development of global transport-logistics market appeared in the sharpening of the competitiveness for the export segments of transport services last year. In the beginning of 2009, the sharp decrease in the volumes of transport was observed. Transport people in the fight for the client were made to significantly decrease prices by 20-55%. The work under such uncomfortable circumstances could not continue for all of them. In the second and the third quarter of 2009 a number of transport companies either stopped a little or terminated their activities. The result is not comforting – about one third of the players left the market. Among the outsiders there appeared first of all those, who oriented themselves to several strong clients and to the optimization of work with customs.

In the global market, according to the assessments of experts, logistics in the direction Lithuania – Kazakhstan was weakened due to several factors: wear out of the main funds, complications in the development of transport as a single complex, insufficient efficiency of interactivity of different modes of transport interfere with the movements of cargo flows both inside the country and along the international transport corridors.

The peculiarities of logistics in the corridor Lithuania-Russia-Kazakhstan are most of all connected with the tasks of its complex and complicated conditions for their realization. The regulators of economics and the final clients up till now differ in the understanding of the role of business representatives which according to the tradition most of all is taken as the activities of the intermediary and not of full value. As the identification is not clear, there are a lot of problems in logistics field. As the volumes of market are great and there are lots of companies in need of professional partners for the convoy and delivery of goods, the volumes of logistics

market in this direction do not exceed 10 billion US dollars annually per year.

Besides, as the international practice shows, decrease of logistics costs by only 1% is equivalent to almost 10 percent of growth of the sales volume of the company. Therefore, strategic role in the development of economics is to be given to logistics. The main task of this business is in the optimization of the expenditures of the company and today, under the conditions of the stagnation of the market, this is a serious competitive advantage.

According to preliminary assessments the unification of the efforts of the three countries for the development of the route Lithuania-Russia-Kazakhstan will help to increase the volumes of transit cargo by more than 20% in the nearest three years.

Optimization of business-processes in all the levels

In spite of the wish of transport authorities of the corridor Lithuania-Kazakhstan, the development of logistics infrastructure alongside this route is chaotic.

Bad development of information connections among the different directions of logistics is becoming especially problematic presently, when the priority development of economics is understood as integrated logistics, assuring permanent movement of cargo according to the schemes of transport corridors. There is no single information environment. Therefore, the forwarders practically have no possibility to plan synchronic inter-activities of different modes of transport and other participants of cargo transportations.

Those investors who wish to strengthen in this business are most of all de-motivated by the evident barriers: for example, in Russian legislation, there is no electronic standard for documentation, therefore, e-documents (e-invoice), have no legal power though they might simplify the work of logistics companies, decrease costs and

accelerate the terms of fulfilment of orders, especially when it comes to import.

One of the bottlenecks of any deal – is customs clearance of cargo and goods. Namely, for this reason the World Trade Organization, inter-governmental commissions during the last years allot more and more attention for making customs procedures maximally transparent and operative, avoid the risk of corruption and implement in this field the most modern technologies. Among the worked-out customs standards during international consultations - the so-called e-declaration of cargo and goods will be introduced. It allows for the businessmen, consignors and consignees of cargo to avoid paper work and to form in the documents without leaving the office. It will also help the customs officers in their work as they usually are heaped with paper work.

Important aspect – safety

E-declaration allows rendering the services better than traditional ways of customs procedures. And, undoubtedly, application of e-documents and digital signature and other modern methods accelerate the process of the movement of goods at border-crossings quicker, decrease costs and, in the end, allow increasing cargo turnover.

For this reason it is necessary to prepare a complex of measures as soon as possible for the development of logistics in the direction Lithuania-Russia-Kazakhstan, including the solution of problems connected with the improvement of customs legislation and tariff policy, simplification of clearance procedures for transit cargo, preparation of technological schemes for multimodal transport inter-relations, making contracts between the interested parties about the creation and functioning of transport corridors and their branches.

Single inter-state policy in the above sphere up till now is not formulated and it is not to come to exceptional financing from the budget in order to create such objects, but it is to include a



number of measures connected with state regulation, organization of public-private-partnership and in some cases – stimulation by taxes.

Decrease of physical cargo volume base, intention of cargo owners to increase the competitiveness on the account of decrease of delivery price, make transport people apply new logistics technologies. Presently, logistics services in Russia and Kazakhstan are understood as transportation and forwarding of cargo. Nevertheless, development of trade network and involvement of external investors lay the road towards complex logistics.

Information system is necessary

It is necessary to make systemic steps towards the integration on the basis of economic and Standard-legal mechanisms. Such integration can be implemented on the basis of creation coordination-logistics centres in big transport junctions.

As a detaining factor is the lack of tool, assuring optimal inter-relations of cargo owners, railways, multi-modal transport, forwarders and other participants of the delivery chain. It is important from the point of view of supply of competitive advantages in increasing the quality of the services rendered, better use of infrastructure, rolling stock and also decreasing of risk factors. Loss, connected with the delay of wagons in the „abandoned“ trains, increase of delivery time of cargo, appear in ports and at border crossings.

Creation of the system of information-connected transport junctions along the whole route the Baltic countries-Russia-Kazakhstan will assure the growth of efficiency and flexible reaction to the changing conjuncture of service market of cargo owners, including the fluctuations of transportation volumes due to seasonal factors and rendering services.

Organization of works of the participants in transport junctions according to contracts with high mutual interests and obligations of the parties and with rather high payments for delays of wagons and vessels, will allow to develop infrastructure on the basis of logistics centres, determine closer inter-relations of railways and ports and delete the problem of abandoned trains as well as optimize automobile transportations.

Pluses of economic crisis

As a rule, logistics centres unite all types of activities connected with transportation of cargo and logistics. Basing the principles of competitiveness they are open for the private and state-owned transportations and also for cooperation with the companies and firms. In fact, such an object is to function on the principles of integral logistics operator of the different modes of transport allowing to rationally organize transportation process in the interests of the clients and transport people with the aim to increase the efficiency of transportation.

Difficulties of creation of similar systems in transport can be defined by a number of rea-

sions presently. Among them there are worth mentioning the insufficient efficiency of the use of logistics principles, namely, the systematic attitude and the theory of compromises. Besides, the principles of proportional development of all the links of the delivery chain of cargo are not fully used when all the modes of transport are participating.

Logistics allows seeing all the stages of the sphere in complex: «supply- industry-storage-distribution-transportation-demand-consumption». It helps for material-technical supply and transportation to become an inseparable element of production process and it changes the criteria of evaluation of efficiency completely in the above-mentioned system.

Can the crisis become the stimulus for the modernization of logistics in the ever changing conjuncture of the market?

In the opinion of the clients of logistics companies, the unplanned hindrance will be useful for the branch, there is time for re-structuring – review the strategy of the development and see the bottlenecks of the business which a year and a half ago was considered to have, for example, in Russia and Kazakhstan, as of the most dynamic growth.

Formation of the strategy of overcoming the crisis opens for such of the directions as container logistics, new opportunities. But, on the other hand, as the practice shows, it is possible to come to the sharpening of “chronic illness” that was not seen under the conditions of economic growth.

ЛОГИСТИКА



Перспективы развития логистики во время восстановления мировой экономики

Витаутас Варасимавичюс,
руководитель группы компаний логистики
«TL NIKA Group» в Литве и Казахстане.

Сокращение логистических издержек и увеличение объема продаж 1:10

Ключевой тенденцией развития мирового транспортно-логистического рынка в прошлом году стало обострение конкурентной борьбы за сегменты экспорта транспортных услуг. С начала 2009 года наблюдалось резкое снижение объемов перевозок. Транспортники в борьбе за клиента были вынуждены значительно, на 20-55%, снижать цены. Работу в таких некомфортных условиях смогли выдержать далеко не все. Во втором-третьем кварталах 2009 года ряд транспортных компаний приостановили или вовсе прекратили свою

деятельность. Результат неутешителен – около трети игроков ушли с рынка. В число аутсайдеров попали прежде всего те, кто ориентировался на несколько крупных клиентов и оптимизацию работы с таможней.

На мировом рынке, по экспертным оценкам, логистика в направлении Литва-Казахстан ослаблена некоторыми факторами: изношенность основных фондов, сложности в развитии транспорта как единого комплекса, недостаточная эффективность взаимодействия различных видов транспорта затрудняют продвижение грузопотоков как внутри стран, так и по международным транспортным коридорам.

Особенности логистики в коридоре Литва-Россия-Казахстан во многом сопряжены с размытостью комплекса, ее задач и сложных условий их реализации. У регуляторов экономики и конечных заказчиков до сих пор отличаются представления о роли представителей этого бизнеса, который по традиции чаще воспринимают как посреднический, а не полно-

ценный. В неточной идентификации кроется немало проблем логистической отрасли. При громадной емкости рынка и многочисленных компаниях, нуждающихся в профессиональных партнерах по сопровождению и доставке грузов, объемы рынка логистики этого направления не превышают 10 млрд долл. в год.

Между тем, как показывает международный опыт, сокращение логистических издержек всего на 1% эквивалентно почти 10-процентному увеличению объема продаж фирмы. Поэтому логистике должна быть отведена стратегическая роль в развитии экономики. Главная задача этого бизнеса заключается в оптимизации расходов компаний, что сейчас, в условиях стагнации рынка, является серьезным конкурентным преимуществом.

По предварительным оценкам, объединение усилий трех стран по развитию маршрута Литва-Россия-Казахстан позволит увеличить объем транзитного груза более чем на 20% в ближайшие три года.



Оптимизация бизнес-процессов на всех уровнях

Несмотря на стремление транспортных властей коридора Литва-Казахстан, развитие логистической инфраструктуры по этому маршруту происходит хаотически.

Неразвитость информационной связи между различными направлениями логистики становится особенно проблематичной сейчас, когда в качестве приоритетного направления развития экономики рассматривается интегрированная логистика, обеспечивающая постоянное движение грузов по отлаженной схеме транспортных коридоров. Отсутствует единая информационная среда. Поэтому экспедиторы практически не имеют возможности заблаговременно планировать синхронное взаимодействие смежных видов транспорта и других участников транспортировки грузов.

Желающих закрепиться в этом бизнесе инвесторов чаще всего демотивируют вполне очевидные барьеры: в российском законодательстве, к примеру, отсутствуют нормы электронного документооборота, поэтому электронные документы (электронный счет-фактура) не имеют никакой юридической силы, хотя они способны значительно упростить работу логистических компаний, снизить расходы и ускорить сроки выполнения заказов, особенно когда речь заходит об импорте.

Одно из самых узких мест любой сделки – таможенное оформление товаров и грузов. Именно поэтому Всемирная торговая организация, межправительственные комиссии в последние годы уделяют большое внимание тому, чтобы сделать таможенные процедуры максимально прозрачными и оперативными, исключить риск коррупции, внедрить в этой сфере новейшие технологии. В числе разработанных в ходе международных консультаций стандартов ведения таможенного оформления – так называемое электронное таможенное декларирование товаров и грузов. Оно позволяет предпринимателям, отправляющим и получающим грузы, обойтись без излишней бумажной волокиты, а документы оформить, не выходя из офиса. Разгружает это и работников таможни, которые обычно задыхаются от бумажной работы.

Важный аспект – безопасность

Электронное декларирование позволяет обеспечить ее в гораздо большей степени, чем традиционные способы таможенной очистки. И, безусловно, применение электронных документов, использование цифровой подписи и другие новейшие методы в разы ускоряют процесс прохождения товаров и грузов через границу, снижают накладные расходы и в итоге позволяют существенно увеличить товарооборот.

В этой связи видится необходимым в кратчайшие сроки разработать комплекс мер по развитию логистике на направлении Литва-Россия-Казахстан, включающий в себя решение задач, связанных с совершенствованием таможенного законодательства и тарифной политики, упрощением процедур оформления транзитных грузов, разработкой технологических схем взаимодействия различных видов транспорта, заключением соглашений между заинтересованными странами о создании и функционировании транспортного коридора и его ответвлений.

Единая межгосударственная политика в указанной сфере до сих пор не сформулирована и не должна сводиться исключительно к бюджетному финансированию создания таковых объектов, но должна включать в себя целый ряд мер, связанных с государственным регулированием, организацией государственного и частного партнерства, а в некоторых случаях – с налоговым стимулированием.

Сокращение физического объема грузовой базы, стремление грузовладельцев повысить конкурентоспособность за счет снижения цены доставки товара заставляют транспортников применять новые логистические технологии. В настоящее время в России и Казахстане логистические услуги преимущественно сводятся к перевозкам и экспедированию грузов. Однако развитие торговых сетей и приход внешних инвесторов прокладывают дорогу комплексной логистике.

Нужна информационная система

Важно делать системные шаги к интеграции на основе экономических и нормативно-правовых механизмов. Такая интеграция может быть осуществлена на базе создания координационных логистических центров в крупных транспортных узлах.

Сдерживающим фактором является отсутствие инструмента, обеспечивающего оптимальное взаимодействие грузовладельцев, железных дорог, смежных видов транспорта, экспедиторов и других участников цепи доставки грузов. Это важно с точки зрения обеспечения конкурентных преимуществ на основе повышения качества предлагаемых услуг, улучшения использования инфраструктуры, подвижного состава, а также снижения факторов риска. Потери, связанные с простоями вагонов в «брошенных» поездах, увеличением срока доставки грузов, возникают и в портах, и на пограничных переходах.

Создание системы информационно связанных транспортных узлов по всему маршруту Балтийские страны-Россия-Казахстан обеспечит повышение эффективности и гибкое реагирование на меняющуюся конъюнктуру рынка обслуживания грузовладельцев, в том числе из-за сезонных факторов колебания объема перевозок и оказания услуг.

Организация работы участников перевозок на транспортных узлах по контрактам с высокой заинтересованностью и ответственностью сторон при установлении достаточно высокой платы за простой вагонов и судов позволит на базе логистических центров развить инфраструктуру, наладить более тесное взаимодействие железных дорог с портами и снять проблему брошенных поездов, позволит оптимизировать автомобильные перевозки.

Плюсы экономического кризиса

Как правило, логистические центры объединяют все виды деятельности, связанные с транспортировкой грузов и логистикой. Основанные на принципах конкуренции, они открыты для частных и государственных перевозок, а также для сотрудничества с предприятиями и компаниями. По сути, такой объект должен функционировать на принципах интегрального логистического оператора разных видов транспорта, позволяющего рационально организовать перевозочный процесс в интересах клиентуры и перевозчиков с целью повышения эффективности перевозок.

Трудности создания подобных систем на транспорте в настоящее время определяются рядом причин. Среди них следует отметить недостаточно эффективное использование принципов логистики, а именно системного подхода и теории компромиссов. При этом не полностью соблюдаются принципы пропорционального развития всех звеньев цепи доставки грузов с участием разных видов транспорта.

Логистика позволяет комплексно, с системных позиций, рассмотреть все этапы сферы обращения «снабжение-производство-хранение-распределение-транспортировка-спрос-потребление». Это способствует тому, что материально-техническое обеспечение и транспортировка становятся неотъемлемыми элементами производственного процесса, что существенно меняет критерии оценки эффективности в вышеуказанной системе.

Сможет ли кризис стать стимулом для модернизации логистики с учетом на глазах меняющейся конъюнктуры рынка?

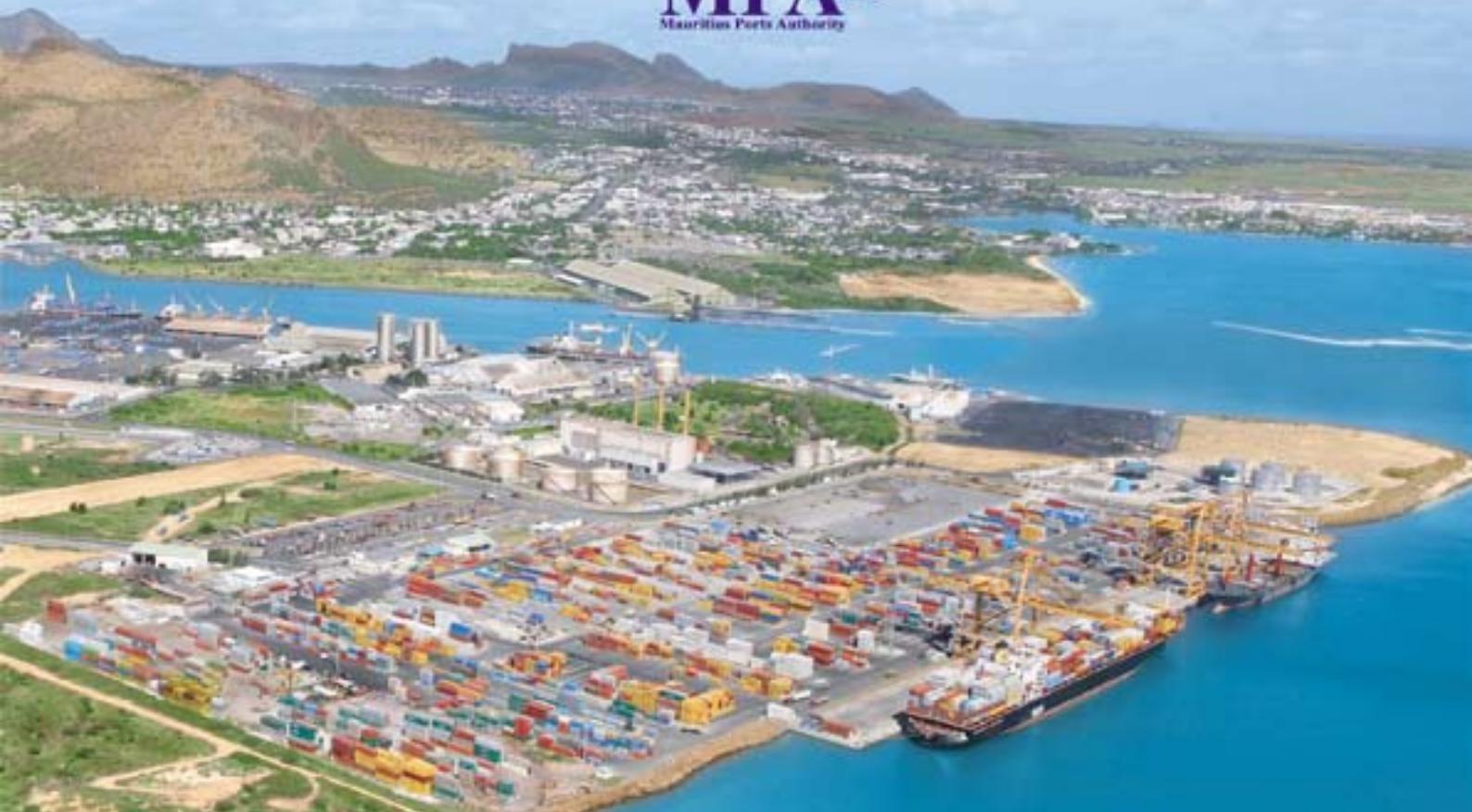
По мнению клиентов логистических компаний, незапланированное торможение для отрасли может быть полезным, есть время перестроиться — пересмотреть стратегии развития и увидеть узкие места в бизнесе, который еще полтора года назад считался, например, в России и Казахстане одним из самых динамично растущих.

Формирование стратегии выхода из кризиса открывает для некоторых направлений, например, контейнерной логистики, новые возможности. Но, с другой стороны, как показывает практика, можно ожидать и обострения «хронических заболеваний», которые были незаметны в условиях экономического роста. ■

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

- Optimism in The Midst of a Recession: Containerised Logistics Players' Best Practices to Remain in The Game
 - Adapting to Rising Costs in Shipping – How Have Shipping Patterns Realigned?
 - Cutting Edge Software in Monitoring Speed of Container Movements
 - Putting The Right Cargo Handling Equipment in Place

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



Journal of Health Politics, Policy and Law





Revival of the Great Silk Road

Teodor Kaplan,
Secretary General of KazATO

Maritime transport has stopped the Silk Road

Silk Road, born in the 2nd century BC, practically finished its existence in the 16th century – in the period of stormy development of maritime transport and appearance of a lot of borders.

Only in the end of the 19th century its revival started. The term Great Silk Road was introduced by the German geographer Righthoffen only in 1877.

On the 25th of January 1891 there were founded the Customs of Zarkentskaya and Zaisanskaya (now the customs Korgas and Maikapcgai), and when Turkistan-Siberia railway road started its activities from the middle of the third decade of the last century, China got connection with other countries.

At the railway station of Sary Ozek, situated 200 km from the China border, there were constructed warehouses and closer to the border at Zarkent there was organized an auto-transport company.

At the beginning transportations to the direction of China prevailed. Import cargo (for China) was delivered by railways to the station Sary Ozek, and later by auto-transport to China town Hargas, where they were re-loaded to the Chinese trucks and taken to the hinterland.

New Eurasian initiative

The qualitative incitement for the revival of the Great Silk Road was given by the New Eurasian Land Transport Initiative of international union (NELTI).

In autumn of 2005 within the framework of the Project NELTI there passed the first example auto-caravan along the route Beijing-Horgos-Astana-Moscow-Riga-Vilnius-Berlin-Brussels. The carriers from Kazakhstan, Russia, Latvia, Lithuania and Poland took part in the caravan.

The above project made a great impulse for the livening of work on the revival of the Great Silk Road. Under the modern conditions the idea of the revival of the Silk Road is much wider as the reanimation of the ancient routes: it is – a concept of creation of a new and efficient international transit Eurasian road-transport corridor which is presently being implemented.

Advantages of land transport

From China to Kazakhstan and by transit via Kazakhstan in 2009 there were transported more than 4 million tons of different goods by land transport, including 1 million tons by automobile transport.



T. Kaplan.

Presently along the routes of the Silk Road via five border crossings and by transit via Kazakhstan there are transported goods to Russia, Ukraine, Moldova, Republics of the Caucasus, Central Asia countries and the Baltic States by road transport. Some knowledge is already accumulated in organizing such transportations.

Though China is not a participant of TIR Convention, those transportations, beginning with the customs territory of Kazakhstan, are executed by the system MDP.

The goods that are transported to the abovementioned countries are mainly made in West China. West European countries do not order the products made in CYAP, and further on import goods by sea from the regions of Central and South-Eastern China.

It is expected that soon the investors, West-European importers and also Chinese companies – exporters will assess the advantages of land transport and will develop the production of export products in the existing or new factories of West China and it will allow to significantly increase the volumes of land transportations of Chinese goods. It means that part of cargo flows will be taken from the maritime transport to land transport.

The system of public-private partnership is necessary

Increase of transportation volumes along the Silk Road is impossible without livening of the work of logistics and forwarding companies which are to really help the exporters and importers in choosing more expedient routes and schemes of cargo flows in the direction China-Central Asia, Europe. Presently in Kazakhstan there are organized a number of logistics companies that are planning the construction of cargo handling centres at the borders with China. Especially significant there is going to be the Centre of international cargo handling cooperation in Korgas.

Life brings lots of proofs that the implementation of such big projects as the revival of the Great Silk Road, as in market economy countries it is not possible without well-organized system of public-private partnership. In many countries road transport is private. The knowledge shows that state-owned road transport companies simply do not survive in the competition with private sector and go bankruptcy. But without effective actions of state authorities it is impossible to organize international transportations. Competent authorities are to help the country to join international conventions and treaties, making two and many-sided inter-governmental agreements, determination of quotas on time and interchange of lists of international solutions, permanently improve transport infrastructure, and work on the deletion of different administrative barriers appearing on the way of international transportations.

Success of Kazakhstan transport operators in the revival of the Great Silk Road are reached due to the exact system of public-private partnership of professional association with the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan, Customs Committee under the Ministry of Finance of Kazakhstan and other competent authorities of the Republic of Kazakhstan.

The Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan has done a lot concerning the construction of new and reconstruction of existing roads. Lately, the country allots a billion US dollars annually for those works.

The conference was useful

The conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* was especially useful for transport operators. It confirmed the great potential and responsibility of road transport in the development of fruitful trade and social relationships in the Eurasian Continent.



Возрождение Великого шелкового пути

Теодор Каплан,
генеральный секретарь КазАТО

Морской транспорт приостановил Шелковый путь

Шелковый путь, зародившийся во II веке до н.э., практически прекратил функционировать в XVI веке – в период бурного развития морского транспорта и появления множества границ.

И только в конце XIX века началось его возрождение. Термин «Великий шелковый путь» введен немецким географом Рихтгофеном только в 1877 году.

25 января 1891 году были учреждены Жаркентская и Зайсанская таможни (ныне таможни «Коргас» и «Майкапчагай»), а с вводом в эксплуатацию Туркестано-Сибирской железной дороги, с середины тридцатых годов прошлого столетия, Китай получил связь с другими странами.

На железнодорожной станции Сары Озек, расположенной в 200 км от китайской границы, были построены складские помещения, а вблизи границы в п. Жаркент организовано автотранспортное предприятие.

В начальный период перевозки преобладали в сторону Китая. Импортные грузы (для Китая) доставлялись по железной дороге на ст. Сары-Озек, затем автотранспортом до китайского Харгоса, где перегружались на китайские автомобили и перевозились в глубь страны.

Новая евроазиатская инициатива

Качественный толчок возрождения Великого шелкового пути дала Новая евроазиатская инициатива Международного союза автомобильного транспорта (NELTI).

Осенью 2005 года под эгидой Международного союза автомобильного транспорта в рамках проекта NELTI прошел первый демонстрационный автокарavan по маршруту Пекин-Хоргос-Астана-Москва-Рига-Вильнюс-Берлин-Брюссель. В караване приняли участие перевозчики Казахстана, России, Латвии, Литвы и Польши.

Данный проект дал мощный импульс активизации всей работы по возрождению Великого шелкового пути. В современных условиях идея возрождения Шелкового пути значительно шире понятия реанимации его древних маршрутов: это, по существу, концепция создания нового эффективного международного транзитного Евроазиатского автотранспортного коридора, воплощаемая сейчас из замысла в жизнь.

Преимущества наземного транспорта

Из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан наземным транспортом в 2009 году перевезено уже более 4 млн тонн различных товаров, в том числе 1 млн тонн автомобильным транспортом.

В настоящее время по маршрутам Шелкового пути через пять пограничных переходов транзитом через Казахстан автомобильным транспортом перевозятся различные товары в Россию, Украину, Молдову, республики Закавказья, страны Центральной Азии, Балтии. Уже накоплен значительный опыт организации этих перевозок.

Несмотря на то, что Китай не является участником Конвенции TIR, эти перевозки, начиная с таможенной территории Казахстана, осуществляются по системе МДП.

В названные страны в основном доставляются товары, производимые в Западном Китае. Страны Западной Европы пока не заказывают продукцию, производимую в СУАР, и продолжают импортировать товары морем из районов Центрального и Юго-Восточного Китая.

Думается, что скоро инвесторы, западноевропейские импортеры, а также китайские компании-экспортеры оценят преимущества наземного транспорта, будут развивать производство экспортной продукции на действующих или новых предприятиях Западного Китая, что позволит значительно увеличить объем наземных перевозок китайских товаров. Этим самым часть грузопотока будет переключена с морского на наземный транспорт.

Необходима система государственно-частного партнерства

Увеличение объемов перевозок по Шелковому пути немыслимо без активизации работы логистических и экспедиторских компаний, которые должны оказать реальную помощь экспортерам и импортерам в выборе наиболее целесообразных маршрутов и схем товаропотоков в направлении Китай – Центральная Азия, Европа. В настоящее время в Казахстане организуется целый ряд логистических компаний, которые планируют развернуть строительство перегрузочных центров на границе с Китаем. Особенно масштабным будет Центр международного приграничного сотрудничества в Коргасе.

Жизнь преподносит многочисленные доказательства того, что реализация столь масштабных проектов, каким является возрождение Великого шелкового пути, в странах

с рыночной экономикой немыслима без хорошо налаженной системы государственно-частного партнерства. В большинстве стран автомобильный транспорт находится в частной собственности. Опыт свидетельствует, что государственные автотранспортные предприятия просто не выдерживают конкуренции с частным сектором и разоряются. Однако без эффективных действий государственных органов нельзя организовать международные перевозки. Компетентные органы должны обеспечивать присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям, заключение двух- и многосторонних межправительственных соглашений, своевременное определение квот и проведение обмена бланками иностранных разрешений, постоянно совершенствовать транспортную инфраструктуру, проводить работу по устранению всякого рода административных барьеров на пути международных перевозок.

Успехи казахстанских транспортных операторов в возрождении Великого шелкового пути достигнуты как раз благодаря сложившейся у нас в стране четкой системе государственно-частного партнерства профессиональной ассоциации с министерством транспорта и коммуникаций, Таможенным комитетом министерства финансов и другими компетентными органами Республики Казахстан.

Именно Минтранском обеспечивает отечественным операторам необходимым количеством иностранных разрешений для поездки в Китай, страны Европы и Азии, Комитет таможенного контроля создает необходимые условия для ускоренного проведения процедур таможенного досмотра, министерство иностранных дел способствует заключению новых двухсторонних соглашений в области автомобильного транспорта и оказывает реальную помощь в вопросах упрощения процедур получения виз для профессиональных водителей.

Огромную работу Минтрансом проводит по строительству новых и реконструкции существующих автомобильных дорог. В последнее время на эти цели ежегодно выделяется по одному миллиарду долларов США.

Конференция была полезной

Конференция «Роль логистики на пути Азия-Европа» была очень полезной для транспортных операторов. Она подтвердила наличие большого потенциала и ответственность автомобильного транспорта в развитии плодотворных торговых и социальных отношений на Евроазиатском континенте.



East Asia - Europe: alternative schemes

Evgenij Kim,

Head of international development department
of the company EAT

The integration into Eurasian transport system

Since the times of the Great Silk Road up to present days the question about the efficient delivery of goods from East to West is becoming rather important, taking a significant place in the niche of modern logistics.

According to the assessments of the experts cargo turnover between Europe and East Asian countries in 2007 made more than 700 billion US dollars, and by 2010 the forecasted growth was almost 1 trillion US dollars. Undoubtedly, the global financial crisis made some corrections to the existing figures of cargo volumes between the two regions, but even now the positive tendency, expressed in the growth of cargo turnover in this direction can be observed.

In spite of the progress in the development of new transport systems coordinating the worked-out routes, integration of modern information technologies and permanently developing logistics infrastructure, the cargo delivery scheme still remains inflexible, and in some cases problematic compound part of international trade between the countries of East Asia and Europe. The above-mentioned problematic and complexity can be defined by a number of objective and based reasons.

Firstly, this is the limitation in choosing optimal routes for goods from East Asia to Europe. Presently there are two main routes, by the sea route via the Suez Canal and via *TransSib*.

Secondly, it is a number of administrative barriers, concerning long customs clearance at border-crossings, aimless survey of transport items and similar reasons.

Thirdly, it is poor infrastructure for the servicing of land transport in transit countries which can be characterised by the lack of modern logistics centres, bad status of roads and low throughput capacities at border-crossings.

Presently more than 90% of cargo flow in the direction Asia-Europe is served by maritime shipping companies and the revenues from transit transports reach 50 billion US dollars annually.

As the head of the state said: "The main task of transport - communication complex of Kazakhstan is the integration into Eurasian transport system. Its development is to fully assure the use of advantages of geographical location of the country, which is a transit bridge between Europe and Asia" (From the address of the president of the Republic of Kazakhstan N. Nazarbayev to the people).

Therefore, the first goal of Kazakhstan company EAT, is the creation of a national brand, which should be linked with reliability and high quality of services in the field of transport logistics.

For the attraction of transit cargo flows on the principle of intermodal transportations

Having rich knowledge and good resources, the company EAT is following the chosen course of economic development of the state in the increasing of transit potential of the country.

For this reason during the last 5 years our company investigated and worked out all possible alternatives of the diversification of cargo flows along the indicated direction and in the end it gave fruits.

We made one of alternative options for the attraction of transit cargo flows on the principle of intermodal transportations that might become the first swallow in the rational use of transit potential of Kazakhstan. The main goal is in the shortening of delivery time for the cargo moving from the East Asia to Europe with minimal increase in transportation costs.

For the implementation of this Project the first multi-modal cargo terminal of class A *EAT Cargo* was constructed and started its operations in the territory of international airport of Almaty.

This terminal allows to decrease the cost, time necessary for handling operations of multi-modal transportations due to its specialization and integration into several modes of transport in one territory and finally it gives possibility to make efficient logistics schemes for delivery of goods from all over the world to Kazakhstan and implement necessary transit operations.

It is anticipated that the cargo which is going to be carried by roads or railways in the territory of China up to the multi-modal terminal in Almaty, further on the cargo will be re-loaded to the airplanes and brought to Europe.

According to the scheme "railway transport - air transport" transit time of cargo will be 18-20 days and the average cost - 2 US dollars 20 cents for 1 kg.

According to the scheme "road transport - air transport" delivery time will be 10 days and the tariff for the client will be 3 US dollars 10 cents for 1 kg.

The given cargo delivery schemes may be a prerequisite to become a new alternative route connecting East Asia with Europe. Really it will be as something in-between the expensive but quick delivery by air transport and not so expensive, but taking a lot of time transportation by land or by sea.

Undoubtedly, for the development of such direction the participation of all parties is necessary: representatives of customs, logistics operators, trade and others.



Е. Ким.

Восточная Азия - Европа: альтернативные схемы

Евгений Ким,
руководитель отдела международного раз-
вития компании ЕАТ

Интеграция в евразийскую транспортную систему

Со времен Великого шелкового пути и по сегодняшний день вопрос эффективной доставки товаров с Востока на Запад приобретает все большую актуальность, занимая при этом весомое место в нише современной логистики.

По оценкам экспертов, товарооборот между Европой и странами Восточной Азии в 2007 году составил более 700 млрд долл. США, а к 2010 году рост прогнозировался до уровня 1 трлн долл. США. Несомненно, глобальный финансовый кризис внес определенные изменения в существующую оценку товарооборота между двумя регионами, но уже сейчас наблюдается положительная тенденция, выраженная в увеличении объема грузоперевозок на этом направлении.

Несмотря на ощущимый прогресс в развитии новых транспортных систем, сочетающих в себе отработанные маршруты, интеграцию новых информационных технологий и развивающуюся логистическую инфраструктуру, схема доставки грузов все еще остается негибкой, а в отдельных случаях проблематичной составляющей международной торговли между странами Восточной Азии и Европы. Данная проблематика и сложности определяются рядом объективных и обоснованных причин.

Во-первых, это ограниченность в выборе оптимальных маршрутов следования грузов из Восточной Азии в Европу. На сегодняшний день это два основных маршрута - по морю через Суэцкий канал и по Транссибу.



**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



Во-вторых, наличие административных барьеров. Это касается длительного таможенного оформления на пограничных переходах, необоснованного досмотра транспортных единиц и других причин такого же рода.

В-третьих, это слаборазвитая инфраструктура для обслуживания наземного транспорта в транзитных странах, характеризующаяся отсутствием современных логистических центров, плохим состоянием дорожного полотна и низкой пропускной способностью пограничных переходов.

На сегодняшний день более 90% грузопотока на направлении Азия – Европа обслуживается морскими судоходными компаниями, а доходы, полученные от транзитных перевозок, ежегодно оцениваются в 50 млрд долл. США.

Как сказал глава государства, «основной задачей транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана остается интеграция в евразийскую транспортную систему. Его развитие должно в полной мере обеспечить использование преимуществ геостратегического расположения страны, являющейся транзитным мостом между Европой и Азией» (Из Послания президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана).

Привлечения транзитных грузопотоков, основанный на принципе интермодальных перевозок

Поэтому первоочередной задачей казахстанской компании ЕАТ является создание национального бренда, ассоциирующегося с надежностью и высоким качеством предоставления услуг в области транспортной логистики.

Обладая богатым опытом работы и достаточными ресурсами, компания ЕАТ стремится всемело содействовать выбранному курсу экономического развития государства по увеличению транзитного потенциала страны.

В этой связи на протяжении последних 5 лет наша компания изучала и прорабатывала всевозможные варианты диверсификации грузовых потоков по указанному направлению, что в итоге принесло свои плоды.

Мы разработали один из альтернативных вариантов привлечения транзитных грузопотоков, основанный на принципе интермодальных перевозок, который может стать первой ласточкой в рациональном использовании транзитного потенциала Казахстана. Основная цель заключается в сокращении времени доставки грузов, следующих из Восточной Азии в Европу с минимальным удорожанием стоимости перевозки.

Для осуществления этого проекта был построен и введен в эксплуатацию первый мультимодальный грузовой терминал класса А «ЕАТ Карго», расположенный на территории международного аэропорта Алматы.

Данный терминал позволяет сократить себестоимость мультимодальных перевозок, время, затрачиваемое на обработку груза, за счет своей специализации и интеграции нескольких видов транспорта на одной территории, что в конечном итоге дает возможность выстраивать эффективные логистические схемы доставки грузов со всех концов мира в Казахстан и осуществлять необходимые транзитные операции.

Предполагается, что по территории Китая грузопоток будет следовать автомобильным или железнодорожным транспортом до грузового мультимодального терминала в Алматы, далее груз перегружается на воздушные судна и доставляется в Европу.

По схеме «железнодорожный транспорт – авиатранспорт» транзитное время доставки грузов составит 18-20 дней, а средневзвешенная стоимость – 2 долл. 20 центов за 1 кг.

По схеме «автотранспорт – авиатранспорт» время доставки составит 10 дней, а тариф для клиента будет равен 3 долл. 10 центов за 1 кг.

Данные схемы доставки грузов имеют все предпосылки стать новым альтернативным маршрутом, соединяющим Восточную Азию с Европой. Ведь, по сути, он будет являться чем-то средним между дорогой, но быстрой доставкой по воздуху и недорогой, но отнимающей много времени доставкой по суше и морю.

Несомненно, в развитии данного направления необходимо участие всех сторон: таможенных органов, логистических операторов, торговых представителей и других участников.

Гостиница бизнес-класса

Business class hotel

RIVASTAR

В литовском курорте Паланге – идеальное место для Вашего отдыха и работы

In the Lithuanian resort town Palanga – an ideal place for rest and work



- Одноместные, двухместные, трехместные номера, номера-люкс и апартаменты

- Мини-бары
- Кондиционеры воздуха
- Индивидуальные сейфы
- Кабельное телевидение
- Кафе-бар
- Сауна
- Гараж
- Конференц-зал
- Интернет
- Зимний сад
- Прокат автомобилей
- Организация банкетов, фуршетов и других мероприятий
- 5 минут пешком до центра города, 10 минут до моря и уникального Музея янтаря
- Single, double, family, de luxe rooms and apartments
- Mini bars
- Air conditioning
- Personal safety closets
- Cable TV
- Cafe-bar
- Sauna
- Garage
- Conference hall
- Internet
- Greenhouse
- Car rent
- Organizing banquet, fourchette parties and other events
- 5 min. walk to the centre, 10 min. to the sea and the unique Amber Museum.

Ул. Й. Симонюса, LT-00135, Паланга, Литва
Тел.: +370 460 52238, факс: +370 460 48356, эл. почта: info@rivastar.lt

5 Simono Str. 13, LT-00135 Palanga, Lithuania
Tel.: +370 460 52238, fax: +370 460 48356, e-mail: info@rivastar.lt

www.rivastar.lt



BRANDED PAPER BAG, BOX AND BINDER PRODUCTION

www.viapromo.eu, info@viapromo.eu
Tel. +37046420488, Fax: +37046420489
Minijos str. 93, LT-93234 Klaipeda, Lithuania





Logistics Network



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

Strength in networks

For global businesses, the supply chain is increasingly becoming the source of competitive advantage and differentiation. Brands need supply chains that help them get their product to market faster and more efficiently than the competition. Businesses are now competing on the basis of their supply chain management capabilities almost as much as their product or their brand.

However the increased complexity of supply chains resulting from continuing globalization, together with greater levels of logistics outsourcing, means that modern supply chains now involve multiple organizations in multiple countries presenting new management challenges – for customers and for service providers.

Building a supply chain

Customers recognize that no single logistics service provider can meet all their supply chain needs on a global basis. Hence they tend to select multiple service providers typically on a best-of-breed basis – seeking out the leading providers based on specific geographies, type of product (high value electronics, perishables) services required (inbound to manufacturing, retail distribution, reverse logistics) and transportation mode (air cargo, ocean freight, road transport).

The many challenges involved in managing multiple logistics service providers has resulted in the ‘4PL’ model – fourth party logistics – whereby the company appoints a ‘fourth party’ to manage all the other third party service providers. Not dissimilar to outsourcing your logistics department, the 4PL could either be a non-asset based management services company, for example *IBM Global Services, Accenture*.

Either way is fraught with challenges due to resistance amongst the various parties to openly share information with the other supply chain partners – information which is needed by the 4PL in order to effectively manage the supply chain. This is one of the primary reasons that collaborative supply chain management – whilst wonderful in theory – is so difficult to achieve in practice – due to the inherent reluctance of organizations to openly share their data and information with other supply chain participants, many of whom are, or are perceived to be, competitors. This is a very practical reminder of the fact there are two distinct definitions of ‘collaboration’ in the dictionary: (a) to work with another or others on a joint project; and (b) to willingly assist the enemy!

Freight networks

Whilst the 4PL model of bringing multiple service providers together in a single supply chain network is directed and driven by the customer, the other major collaboration trend in the logistics and transportation sector is that of Freight Networks - where the service providers themselves select their preferred partners with whom they will work together to offer competitive solutions for customers.

This is becoming increasingly prevalent in the freight forwarding sector, where SME freight forwarders participate in membership ‘clubs’ or ‘networks’ in order to forge partnerships with other freight forwarders in order to offer clients a global door-to door service – for example the local ‘origin’ freight forwarder in Qingdao whose customer is shipping goods to the Philippines needs

a local freight forwarder partner in Manila to handle the shipment processing at destination.

Examples include the *Combined Logistics Networks (CLN)* alliance of independent, multimodal freight forwarders that move general cargo, which has more than 400 screened members from all over the world. Similarly, internet based *Shippingpoint.com* provides comprehensive web-based online services for its members, such as *Directory Listings, Schedule Enquiry Portal*, and *Latest News* for freight companies around the globe.

With specific focus on enabling connections to-and-from China, the *China Logistics Club (CLC)* hosts regular conferences in cities around China for its Members to meet each other face-to-face in order to establish and develop business relationships and for general networking.

Example of a Managed Transportation Network in China

A best-in-class example of a managed transportation network in China

Is logistics service provider *ST Anda* (a member of *Toll Asia*). Headquartered in Shenzhen, *ST Anda* provides a nationwide domestic distribution network throughout mainland China for major retailers and consumer goods companies. Every day it makes over a thousand deliveries to depots and stores in more than 500 cities. *ST Anda* achieves this by managing a network of over one hundred transportation sub-contractors.

During the last 18 months, General Manager Peter Grace has successfully reduced the number of transport companies within the network from 217 to a more manageable 130, and would like to reduce it further. One of the challenges to further rationalization is the localized and fragmented nature of the local transport providers, who are reluctant to expand their services into other regions and provinces, therefore *ST Anda*’s proven expertise in monitoring and managing the performance of the multiple transportation providers is essential for the successful execution of the retail supply chain.

Overcoming resistance

Collaborative supply chain management, whether it involves a network of managing multiple transportation providers, connecting with fellow members of freight networks or being one of the providers within a 4PL management model, is all about multiple entities coming together for the purpose of successfully executing supply chains on behalf of customers.

These models are not without their challenges; however the forward-looking freight forwarders and logistics companies see the greater rewards to be had from participating in these collaborative networks in order to deliver efficient supply chains. Being an integral part of the networks allows them to do more business than they could do from outside the network. Expect further developments in collaborative supply chain management. ■



Delivering knowledge empowering superior performance

Supply Chain and Logistics, China & Asia Pacific

M POWER Associates is your gateway to empowering superior performance in the Supply Chain & Logistics sectors in China and Asia Pacific

Our Education, Training, Marketing and Consulting services are focused on delivering knowledge, leveraging experience and developing expertise that empowers superior performance which enables organisations and individuals to increase productivity and enhance their competitive advantage

Education: *Delivering Knowledge*

- ❖ Thought Leadership Keynotes
 - Corporate Meetings Customer Functions
 - Marketing Functions Industry Events
- ❖ Empowerment Seminar Series:
 - Global SCM Mega Trends China Logistics Developments
 - Asia Pacific Hubs Supply Chain Collaboration
 - Supply Chain Disruptions Green Supply Chains



Training: *Developing Expertise*

- Logistics Certificate & Diploma
- Industry Fundamentals



Marketing: *Extending Market Reach*

- Market Development – increase profile
- Market Representation – increase presence



Consulting: *Improving Business Performance*

- High Performance Sales
- Business Growth Strategies
- Supply Chain Optimization



Mark Millar 马克 mark@markmillar.com

Logistics industry veteran Mark Millar, Managing Director of M Power Associates, has over 20 years 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. US-based Supply & Demand Chain Executive named Mark as one of their "2009 Pro's to Know" Thought-Leaders in Supply Chain



M POWER Associates Limited

Fax: +852 3015 4823

www.emm-power.com

Tel: +852 2838 3710



Сила - в логистической сети

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

Для мирового бизнеса цепочки поставок становятся источником конкурентного преимущества. Товарным брендам необходимы цепочки поставок, помогающие продукту быстрее и эффективнее добираться до рынка. Бизнес сегодня конкурирует на основе возможностей управления своими цепочками поставок.

Однако усложнение цепочек поставок в результате продолжающейся глобализации наряду с более высоким уровнем логистического аутсорсинга означает, что современные цепочки поставок теперь вовлекают многие организации из разных стран и выдвигают новые вызовы клиентам и поставщикам услуг.

Создание цепи поставок

Клиенты признают, что ни один поставщик логистических услуг не может удовлетворить все потребности цепочки поставок в глобальном смысле. Поэтому они стараются выбрать нескольких лучших поставщиков услуг – ищут лучших поставщиков услуг по принципу географического места, типу продуктов (для дорогостоящей электроники, скоропортящихся товаров), необходимых услуг (возврат на завод, розничное распределение, реверсная логистика) и виду транспорта (перевозки грузов воздушным, морским или сухопутным транспортом).

Выбрав предпочтительных поставщиков услуг, эти компании сталкиваются с проблемами управления различными поставщиками услуг в одной эффективной цепочке поставок. Им важно обеспечить их эффективную совместную работу, чтобы комплектующие части попадали на производство, а готовая продукция – покупателям.

Многие проблемы, связанные с управлением многоплановыми поставщиками логистических услуг, привели к появлению модели 4PL – логистики из четырех частей, где компания назначает четвертую сторону управлять действиями других трех сторон-поставщиков услуг. 4PL может быть либо компанией управления услугами, основанной не на имуществе, например, такой как «IBM Global Services», «Accenture» и т.д., либо может быть фактически одним из поставщиков логистических услуг 3PL, работающих в цепочке поставок.

У каждого способа есть множество проблем из-за нежелания сторон открыто делиться информацией с другими партнерами в цепочке поставок. Эта информация нужна 4PL для того, чтобы эффективно управлять цепочкой поставок. Это одна из причин, почему так трудно достичь управления общей цепочкой поставок на практике – из-за постоянного нежелания организаций открыто делиться своими данными и информацией с другими участниками цепочки поставок, большинство которых являются конкурентами или считают себя таковыми. Это, скорее, практическое напоминание о том, что в словаре существуют два определения слова «сотрудничество»: работать с другими над совместным проектом и охотно помогать врагу!

Грузовые сети

Хотя моделью 4PL руководит и управляет клиент за счет объединения поставщиков услуг в единую сеть цепочки поставок, другим направлением крупного сотрудничества в логистическом и транспортном секторе являются грузовые сети. Здесь сами поставщики услуг выбирают желаемых партнеров, с которыми они будут работать вместе, чтобы предлагать клиентам конкурентоспособные решения.

Это все больше доминирует в секторе экспедирования грузов, где МСБ экспедиторы грузов участвуют в «клубах» или «сетях» для того, чтобы вырваться вперед ради партнерства с другими экспедиторами. Их цель – предложить клиентам услуги «от двери до двери». Возьмем, к примеру, грузовых экспедиторов, находящихся в Циндао, клиенту которых, везущему товары на Филиппины, нужен местный грузовой экспедитор в Маниле, который сможет заняться доставкой грузов до места назначения.

Примером может послужить альянс независимых экспедиторов мультимодального груза, работающих с генеральным грузом, «Combined Logistics Networks» (CLN). Он объединяет свыше 400 членов по всему миру. Подобным образом на основе интернета работает компания «Shippingpoint.com», которая предоставляет комплексные веб-онлайновые услуги таким известным в мире грузовым компаниям, как «Dir-

ectomy Listings» (создание списков директорий), «Schedule Enquiry Portal» (портал составления графиков) и «Latest News» (последние новости).

Благодаря членству в одной или нескольких сетях, экспедиторы грузового малого и среднего бизнеса (МСБ) могут объединиться с большим количеством коллег для того, чтобы выбрать и назначить своих партнеров по бизнесу в рамках одной и той же «расширенной семьи».

Уделяя особое внимание возможным связям с Китаем, «China Logistics Club» (CLC) проводит регулярные конференции в городах Китая для своих членов, чтобы они могли встретиться для установления и развития деловых отношений и создания общих сетей. В дополнение к этим деловым мероприятиям CLC в настоящее время расширяет свои предложения по поводу услуг добавленной стоимости, таких как защита платежей, глобальное страхование и учебные курсы для своих членов.

Пример управляемой транспортной сети в Китае

Лучшим примером управляемой транспортной сети в Китае является поставщик логистических услуг «ST Anda» (член «Toll Azija»). «ST Anda», имеющая штаб-квартиру в Шэньчжэне, оказывает крупным компаниям розничной торговли и потребительских товаров во всем Китае услуги дистрибуторской сети местных грузов. Ежедневно она доставляет свыше тысячи грузов в хранилища и на склады более 500 городов. «ST Anda» достигает этого за счет управления сетью более чем из ста транспортных субподрядчиков.

В течение последних 18 месяцев генеральный директор компании Питер Грэйс успешно сократил число транспортных компаний, входящих в сеть, с 217 до 130 и намеревается продолжить ее сокращение. Одним из препятствий для дальнейшей рационализации является локализованный и фрагментарный характер поставщиков транспортных услуг. Они не хотят расширять свои услуги в регионы и провинции. Экспертиза мониторинга и управления «ST Anda» доказывает, что поставщики многосторонних транспортных услуг являются основой успешной работы розничной цепочки поставок.

Преодоление сопротивления

Управление общей цепочки поставок, соединяет ли она управление многофункциональными транспортными поставщиками, объединяясь с коллегами из грузовых сетей, или является одной из моделей управления 4PL, связано с многогранными единицами, которые объединились ради одной цели – чтобы цепочки поставок успешно работали на благо клиента.

Эти модели небезупречны, однако заглядывающие в будущее грузовые экспедиторы и логистические компании видят немалую выгоду в участии в этих общих сетях для того, чтобы цепочки поставок эффективно доставляли груз. Пребывание неотъемлемой частью сети позволяет им сделать для бизнеса больше, чем они могли бы сделать вне сети.

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

GENERAL
INFORMATION
PARTNER:

РНД·партнер

STRATEGIC
MEDIA
PARTNER:

ТРАНСПОРТ

www.transrussia.ru



I. Templeton and M. Manomaityte have serious plans. / У А.Темплтона и М.Маномайтите большие планы.



Company airrail NEWS announce senior media industry figure as Chairman

Company airrail NEWS, the market leading global B2B information service has announced the appointment of ex-Emap Group Managing Director, Ian Templeton, as Chairman.

Templeton ran Emap's Specialist Magazine division prior to the sale to Bauer in 2008, since when he has launched, and sold, a business intelligence service.

Templeton commented "There are some 17 dedicated Air Rail Links and some 130 other rail connections with airports in the world today and further 300 are planned over the next 10 years. The market is forming quickly as governments, airlines and airports discover the cost-benefits, the reduction in carbon emissions and the improvements in passenger satisfaction deliverable via a high speed airport rail link."

Over the next 5 years commitments have been made to build links in all continents of the world – North and South America, Africa, Middle and Far East and, naturally, Europe.

"I'm excited to be involved in such an interesting and swiftly growing market, and pleased to be back in media. There are tremendous opportunities in Air Rail for businesses that can feed the market's desire for up-to-date essential information, and the ability to put interested parties in touch with each other," Templeton adds.

The Editorial Director of *airrail NEWS*, Milda Manomaityte said, "It's good to have someone with Ian's experience on board. We are growing in our coverage of the global air rail market quickly, but it's important we maintain the quality of everything we do as we grow." ■

"airrail NEWS" information



Председателем компании «airrail NEWS» будет влиятельная личность издательского бизнеса

Международное бизнес-издание «airrail NEWS» назначило бывшего руководителя «Емар» Айана Темплтона председателем правления компании. А.Темплтон руководил британской издательской компанией «Емар», которую в 2008 году продал компании «Bauer». Позднее он основал и до сих пор руководит компанией «Temporal Solutions».

В настоящее время в мире насчитывается 17 специализированных аэропортовых поездов и около 130 железнодорожных соединений с аэропортами. В ближайшие десять лет будет пущено не менее трехсот таких соединений. Когда правительственные организации, авиалинии и аэропорты открывают преимущества таких соединений благодаря снижению издержек, улучшению природоохранных результатов и повышению удовлетворения пассажиров, рынок аэропортовых железных дорог растет быстрыми темпами.

В ближайшие пять лет намечается построить аэропортовые железные дороги на всех континентах мира – в Южной и Северной Америке, Африке, на Среднем и Дальнем Востоке и, разумеется, в Европе.

«Мне очень интересно включиться в этот уникальный и быстро растущий рынок и вернуться к издательству. Издание «airrail NEWS» предоставит бизнесу огромные возможности начать диалог при помощи новейшей рыночной информации и возможности помочь заинтересованным сторонам», – так А.Темплтон прокомментировал свое решение принять пост председателя компании «airrail NEWS».

«Мы очень рады, что компания пополнилась еще одним участником с таким интересным издательским опытом. «airrail NEWS» постоянно расширяет охват новостей на авиационном и железнодорожном рынках, поэтому для нас очень важно сохранять качество на каждом шагу», – подчеркнула редактор издания Милда Маномайтите.

Информация «airrail NEWS»

The Recipes for passenger growth in Edinburgh

*Milda Manomaityte,
Editor of airail NEWS*

How to attract and retain passengers during the economical crisis? This question landed on the air and rail industry as an unexpected tsunami. The first conference of the international airport railways publication airail NEWS that will take place in the Scottish Capital Edinburgh on 18 March, will reveal several successful recipes how to retain and even grow business during the downturn.

The light rail line linking Vancouver International Airport with the city centre was opened last August and exceeded passenger forecasts immediately. Marc Devlin, Senior Vice President of SNC Lavalin, the company that operates the line, will be talking about the importance of the project improving the Winter Olympic Games connectivity and company's future plans.

The Malaysian KLIA Ekspres, Norwegian Flytoget and UK's Heathrow Express Managers will discuss how the in town Check-In, VIP Service, eCommerce and other Customer Service novelties helped increasing the popularity of these iconic Airport Expresses and reach the brand recognition as IKEA.

The Regional General Manager UK of easyJet, Paul Simmons will present the company's growth strategies and the role of airport railways. 98% of easyJet's revenues are taken from online, making the brand one of the leading eCommerce players in transport.

Barbara Jensen, Communications and Mar-

keting Manager of South Africa's airport railway project Gautrain will share their experience building the community relationship via Social Media and its importance is in informing the citizens about the project developments.

A dedicated session will look at the use of modern technologies to understand the rail and air customer and how loyalty programmes and personal marketing can increase airport's revenues and customer satisfaction.

Manchester Airport Ground Transportation Manager Bob Longworth will tell how the airport changed after opening the multimodal railway Station and the competitiveness advantages in having great connectivity with some 100 destinations.

The airail NEWS conference 'Customer growth and retention strategies on Airport Rail Links' will give a unique opportunity to meet the leaders of rail industry, airport and airline managers.

More information about the event you can find at www.airrailnews.com





Рецепты успеха привлечения пассажиров в Эдинбурге

Милда Маномайтите,
редактор «airrail NEWS»

Как привлечь пассажиров и удержать их во время экономического кризиса? Этот вопрос навалился на авиа- и железнодорожных перевозчиков как нежданное цунами.

Предстоящая 18 марта в столице Шотландии Эдинбурге первая конференция международного издания аэропортовых железных дорог «airrail NEWS» подготовила сразу несколько рецептов успеха, как сохранить и даже расширить бизнес в нелегкое время.

Открытая в августе прошлого года железнодорожная линия «Canada Line», соединяющая аэропорт Ванкувера с центром города, уже за первые месяцы работы превзошла самые оптимистические прогнозы пассажироперевозок. Марк Девлин, вице-президент управляющей линией компаний «SNC Lavalin», будет говорить о важности этого проекта для улучшения сообщения зрителей Зимних олимпийских игр и планах на будущее.

Руководители аэропортовых экспрессов «KLIA Ekspres» (Малайзия), «Flytoget» (Норвегия) и «Heathrow Express» (Великобритания) расскажут о том, как регистрация багажа, VIP-

услуги, электронные системы продажи билетов и другие новшества в сфере обслуживания пассажиров помогли популяризировать эти специализированные аэропортовские поезда, повысить их репутацию и добиться такой же известности товарного знака, как IKEA.

Генеральный директор авиалиний «easyJet» в Британском регионе Пол Симmons расскажет о сотрудничестве со специализированными аэропортовскими поездами и влиянии этого союза на расширение бизнеса компании.

Барбара Дженсен, руководитель проекта южно-африканской аэропортовой железной дороги «Gautrain» по вопросам комму-

никации и маркетинга, расскажет о влиянии социальных сетей и современного интернета в информации граждан о ходе проекта и привлечении будущих лояльных пассажиров.

Отдельная сессия конференции будет посвящена обзору применения современных технологий для ознакомления с составом клиентов железных дорог, авиалиний и аэропортов. Будет представлен проект, как с помощью мобильных телефонов улучшить информирование пассажиров, повысить прибыль аэропортов и улучшить рейтинги удовлетворения клиентов.

Руководитель по сообщению аэропорта Манчестера Боб Лонгворт расскажет о том, как изменился аэропорт после открытия мультимодальной железнодорожной станции и какое влияние имеет хорошее сообщение с другими регионами в конкурентной борьбе с другими аэропортами региона.

Конференция «Стратегии привлечения и сохранения пассажиров аэропортовых железных дорог», организованная изданием «airrail NEWS», предоставит уникальную возможность встретиться с лидерами железнодорожного рынка, руководителями аэропортов и авиалий.

«airrail NEWS» – это первое и единственное международное издание, дающее обзор ситуации на рынке связки железных дорог с аэропортами и возможности бизнеса.

Более подробную информацию об издании и конференции можно найти на веб-сайте www.airrailnews.com



International Airport Railways Conference • www.airrailnews.com

Customer growth and retention strategies on Airport Rail Links

18 March 2010, Edinburgh, Scotland • Hilton Edinburgh Grosvenor Hotel

A world class Rail Link from the Airport to the City centre can significantly boost economic growth. With passenger convenience its objective the Airport train can create a fast, reliable and secure journey. Airport train companies are at the cutting edge of innovations in marketing, sales, service and reputation management as are their airline and airport partners. This conference will provide marketing solutions for attracting new customers in a difficult economic environment and look at the best practices of customer growth and retention.

Conference Discussions:

- The relationship between reputation and profit
- How a unique brand and successful marketing helps grow passenger numbers
- How good customer service increases revenue

Key Themes:

- Brand, Marketing and Sales
- Customer Service
- Reputation

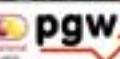


airail EVENTS

Gold Sponsor:



CANADA LINE
easyJet
Edinburgh Trams



RE:MEDIA

express

Flytoget





Cruise to Klaipeda – a possibility to get something that seems to be impossible

Julija Klejevskaja

Why Klaipeda?

Because special journey is waiting for you.

See what you have never seen, taste what you have never tasted, learn what will give you pleasure.

Our goal is to make you feel different sensations.

It is better to see once than to hear ten times

You are to see the oldest city in Lithuania and one of the oldest ones on the eastern coast of the Baltic Sea, which is distinguished by its unique fakverk style architecture of the 18th century. You can visit the Castle Museum, founded in the place of the Memelburg castle, rich exposition possessing Lithuanian Maritime Museum and Dolphinarium, unique museums of Clocks, Little Lithuania and Blacksmiths, the famous Anike square as well as the old post-office which is famous for the sounds of carillons.

You are to admire the unique corner of nature, the creation of wind and sea and the highest, whitest and the most beautiful sand dunes in North Europe. The Curonian Spit is included into the list of UNESCO heritage. Wonderful resorts with the white sand beaches and pine woods are situated there.

You are to know a part of Lithuanian history when you visit a confidential underground base of atomic rockets of the former Soviet Union in Plokštinė forest near the lake of Plateliai. It was constructed in two years (1960-1962) by 10 thousand soldiers, who managed to dig with spades the mines of 27 m in depth and a two-storied underground management centre. Presently the Museum of Militarism is founded there.

You are to feel the every-day life of Lithuanian village, when you visit the country farm-stead or learn to bake real Lithuanian bread in *The fair of crafts*, this is going to be organized for every call of a vessel. Entertainment will be suggested for the people of different interests.

Development of a cruise city

The development of Klaipeda cruise shipping is connected with the completion of construction of a Cruise vessel terminal in 2003 in the centre of the city. 315 m of length, 45 m beam and 8,6 m draft vessels are able to moor at the quays of the terminal.

Last season 52 cruise vessels called Klaipeda port with 33 thousand of passengers.

It is anticipated that this year will be more successful than last year as even now 47 vessels have already registered to Call Klaipeda port able to take from 1500 to 2000 passengers. Vessels are still being registered. The first vessel is to come on the 17th of May to Klaipeda port.

„In order to attract more tourists it is necessary to expand the spectrum of cruise sector services and one of such measures is a renewed port dues rebates system for cruise vessels“, - says the head of marketing department of SE Klaipeda State Seaport Authority Kristina Gontier.

Due to the application of the rebate system for cruise ships in July last year, the number of vessel calls increased. Rebates, inducing the same vessel to call the port are started to be applied since the second call (20 percent) and the fourth call (50 percent).

On the initiative of old city businessmen and the municipality there was prepared the Old-city revival plan according to which the indoor events will be taken outdoor.

The city can be proud of the impressive projects of Memel city and Sea gates.

Sea gates – is an exclusive Klaipeda old city project. When the Sea gates project is implemented, the port-city centre will be expanded and the gates to the sea and the Curonian Lagoon will be opened for the society. The attraction centre of the Sea gates will become a reviving castle-place – reconstruction of the former old Klaipeda castle. The historical sources will be returned to the city.

Memel city – is another ambitious project that will be developed in the former industrial territory. Having access to port water territory, Memel city is going to cherish a maritime spirit - in its visions it is foreseen to develop cruise shipping, serve small boats and yachts that are going to be moored at the created yacht club.



Presently in the central part of the city a new Passenger and Cargo terminal is under construction and it will enliven the architecture of the city with the special construction buildings. The terminal is going to be completed up to 2012, using EU structural funds. The terminal will serve passenger, cruise vessels and ro-ro ferries.

Reflection of Klaipeda in the world

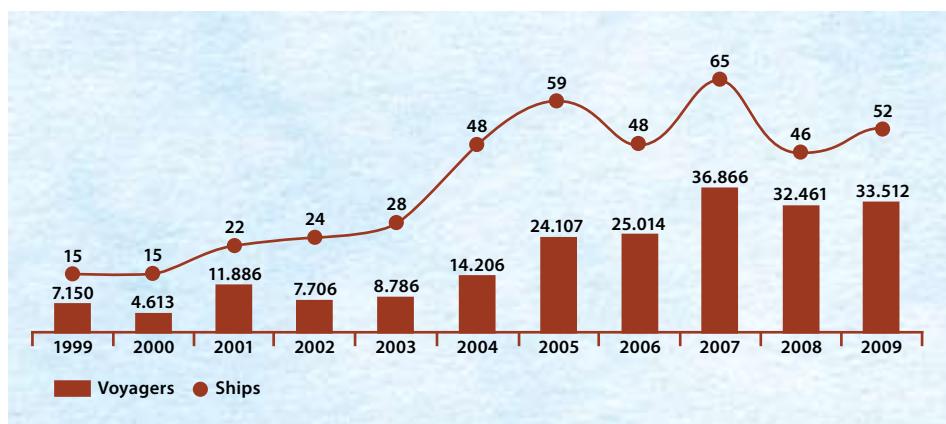
Klaipeda State Seaport Authority is permanently participating in international transport exhibitions and conferences.

In March 15-18 in Miami (USA) there will take place the 26th exhibition and conference Seatrade Cruise Shipping Convention 2010, where a joint Klaipeda city and the port delegation is going to participate for the seventh time.

In the stand of eighteen square meters the representatives of Lithuanian port-city present the attractiveness and exclusiveness of Klaipeda region, proposed attractions, port infrastructure development projects as well as successfully applied port dues rebate system for cruise liners.

The exhibition Seatrade Cruise Shipping Convention, attracts more than 11 thousand visitors and about 1000 exponents from more than 117 countries. The representatives of Klaipeda port are also participating in international cruise business exhibition Seatrade Europe that takes place in Hamburg (Germany) every two years.

Since 2002 Klaipeda port is an active member of the association Cruise Europe. The port is closely cooperating with cruise lines companies, travel agencies, local and foreign media. ■





Круиз в Клайпеду – возможность получить то, что кажется невозможным

Юлия Клеевская

Почему Клайпеда?

Потому что здесь вас ждет особенное путешествие.

Вы увидите то, чего еще не видели, попробуете то, чего еще не пробовали, узнаете то, что принесет вам радость.

Наша цель – чтобы вы испытали самые разные ощущения.



Лучше один раз увидеть, чем десять раз услышать

Вы увидите самый древний город в Литве и один из старейших на восточном побережье Балтийского моря, отличающийся уникальной архитектурой XVIII века в фахверковом стиле. В городе вы можете посетить Замковый музей, основанный на месте замка Мемельбург, обладающий богатой экспозицией Литовский морской музей и дельфинарий, уникальные музеи часов, кузнечного мастерства, Малой Литвы, знаменитую площадь Анике, а также старинное здание почтамта, которое прославляет звон карильона.

Вы полюбуетесь уникальным природным уголком, творением моря и ветра, и самыми высокими, белейшими и красивейшими песчанymi дюнами в Северной Европе. Куршская коса включена в список наследия ЮНЕСКО. Здесь находятся изумительные курорты с белыми песчаными пляжами и сосновыми борами.

Познайте частицу истории Литвы, посетив бывшую сверхсекретную подземную советскую атомную ракетную базу, находящуюся в лесу Плокштинес недалеко от озера Платяляй. Ее в течение двух лет (1960-1962) строили 10 тысяч солдат, с помощью одних только лопат выкопавшие четыре ракетные шахты глубиной 27 м и котлован для двухэтажного подземного центра управления. В настоящее время на бывшей базе основан Музей милитаризма.

Прочувствуйте быт литовской деревни, посетив сельские усадьбы или научившись печь настоящий литовский хлеб на «Ярмарке ремесел», которая будет устраиваться к приходу каждого судна.

Развитие круизного города

Развитие круизного судоходства в Клайпеде связывают с терминалом круизных судов, построенным в центре города в 2003 году. У причалов терминала могут швартоваться суда длиной до 315 метров, шириной 45 м, осадкой 8,6 м.

В прошлом году в Клайпеде побывало 52 круизных лайнера, которые доставили более 33 тысяч морских туристов.

Ожидается, что этот год будет еще лучше, так как уже сейчас для захода в Клайпеду зарегистрировалось 47 судов - это в основном лайнера, принимающие на борт от 1500 до 2000 пассажиров. Суда еще регистрируются. Первый лайнер в Клайпеде ожидается 17 мая.

«Чтобы привлечь больше туристов, необходимо расширять спектр услуг круизного сектора, одна из таких мер – применяемая для круизных судов обновленная система скидок на портовые сборы», - говорит начальник отдела маркетинга дирекции Клайпедского государственного морского порта Кристина Гонтьер.

Благодаря скидкам, которые начали применять еще в июле 2008 года, количество судов в прошлом году возросло. Скидки, поощряющие то же судно заходить как можно чаще, начинают применять с второго (20%) и с четвертого (50%) судозахода.

По инициативе предпринимателей Старого города и городского самоуправления подготовлен план оживления Старого города. Много мероприятий будет организовано на площадях города.

Клайпеда может похвастать впечатляющими проектами «Город Мемель» и «Морские ворота».

«Морские ворота» – эксклюзивный проект Старого города Клайпеды. После осуществления проекта «Морские ворота» будет расширен центр портового города, для горожан откроется свободный подход к морю и Куршскому заливу. Центром притяжения «Морских ворот» станет возрождающееся городище – восстановление старинного Клайпедского замка. Городу будут возвращены его исторические истоки.

«Город Мемель» – это еще один амбициозный проект, развиваемый на бывшей производственной территории. Имея доступ к акватории порта, «Город Мемель» намеревается

активно пропагандировать морской дух – в его планах намечается развивать круизное судоходство, обслуживать малые суда и яхты, которые будут базироваться в расположеннем здесь яхт-клубе.

Сейчас в центральной части города ведется строительство Клайпедского грузопассажирского терминала, который оживит архитектуру города зданиями особой конструкции. Терминал планируется построить до 2012 года с использованием средств структурных фондов Евросоюза. Терминал будет обслуживать морских пассажиров, круизные суда и паромы ро-ро.

Отражение Клайпеды в мире

Дирекция Клайпедского государственного морского порта постоянно участвует на международных транспортных выставках и конференциях.

15-18 марта в Майами (США) пройдет 26-я выставка и конференция «Seatrade Cruise Shipping Convention 2010», в которой объединенная делегация Клайпедского порта и города участвует уже в седьмой раз.

На стенде площадью 18 кв. м представители литовского города-порта продемонстрируют привлекательность и исключительность Клайпедского региона, предлагаемые развлечения, проекты развития портовой инфраструктуры, а также успешно применяемую систему сниженных сборов для круизных лайнеров.

Выставка «Seatrade Cruise Shipping Convention» привлекает свыше 11 тысяч посетителей и около 1000 экспонентов из более чем 117 стран.

Представители Клайпедского порта также регулярно участвуют в международной выставке круизного бизнеса «Seatrade Europe» в Гамбурге (Германия), организуемой раз в два года.

С 2002 г. Клайпедский порт является активным членом ассоциации «Cruise Europe». Порт поддерживает тесное сотрудничество с компаниями круизных линий, туристическими агентствами, местными и зарубежными СМИ. ■





The future of container business will be discussed in Gdansk

Julija Klejevskaia

The slow down of the world economics raised huge problems in transport sector especially in the global container flow. In March 9- 10 there will take place a conference where the significance of inter-relations and different branches for container business will be discussed. The specialists will talk about the economics recovery perspectives of Europe and the Baltic region and the world economics in 2009 and prognosis for the future.

EU ports policy and perspectives for 2010 will be reviewed by Martina Fontanet, ESPO policy adviser. The possibilities of investments into Gdansk port will be discussed by Gdansk port marketing and development director Julian Skelnik.



The theme of the first day of the conference is: The latest tendencies and future perspectives in the world, Europe and the Baltic region container shipping. After the reports the participants will be invited for the discussion about the necessity of the creation of Baltic container centre.

On the second day of the conference they will talk about the impact of the optimization of container flows in global and regional environment on the Baltic market. During the discussions it is anticipated to talk about the most important tasks of the participants of the Baltic region market during the coming five years.

Having summarized the results of the discussions, media and the representatives of the companies will be invited to Gdansk port with the aim to show the role of the port as a logistics centre, show the forwarding and logistics potential of the city and participate in the meeting with the head of Gdansk economic development agency Alan Aleksandrovic.



Будущее контейнерного бизнеса будет обсуждаться в Гданьске

Юлия Клеевская



Замедление мировой экономики вызвало огромные проблемы в транспортном секторе, особенно в мировом потоке контейнеров. На предстоящей 9-10 марта конференции будет обсуждаться значение взаимных связей и разных областей для контейнерного бизнеса. Специалисты поведут речь о перспективах оживления экономики Европейского и Балтийского регионов, о мировой экономике в 2009 году и обсудят прогнозы на будущее.

Обзор политики Европейского союза в отношении портов и перспектив на 2010 год сделает Мартина Монтане, политический советник Организации европейских морских портов (ESPO). Возможности инвестирования в Гданьский порт представит директор по вопросам маркетинга и развития Гданьского порта Юлиан Скельник.

Тема первого дня конференции: «Новейшие тенденции и перспективы будущего в контейнерном судоходстве в мировом, европейском и балтийском масштабе». После докладов участники будут приглашены к дискуссии о необходимости создания Балтийского контейнерного центра.

Во второй день конференции речь пойдет о влиянии на Балтийский рынок оптимизации контейнерного потока в глобальной и региональной обстановке. В ходе дискуссий планируется обсудить важнейшие задачи участников рынка Балтийского региона на ближайшие пять лет.

После подведения итогов дискуссий представители прессы и предприятий будут приглашены на ознакомительную экскурсию по Гданьску, чтобы показать роль этого порта как центра логистики, раскрыть потенциал экспедиции и логистики этого города и принять участие во встрече с представителем Гданьского агентства экономического развития Аланом Александровичем.





Cargo handling of the Baltic ports review of January 2010

Cargo turnover in Klaipeda port increased by 14,1 percent, comparing to January 2009, and reached 2,5 mln tons (+313,0 thousand tons). According to cargo turnover, Klaipeda port left behind Riga and Ventspils ports, but was behind Tallinn port. Stevedoring volumes of bulk, dry bulk and general cargo has grown by +52,7 percent and +21,7 percent respectively, and liquid cargo volumes decreased by 13,8 percent.

The biggest growth of stevedoring volumes in the Baltic ports was reached in a joint Tallinn port. During January this year 3,12 mln tons of cargo was handled in this port, i.e. by 25,4 percent more than during January 2009. Container handling in TEU, decreased by 8,2 percent and made 10 875 TEU.

During January 2010, 2,37 mln tons of cargo was handled in Ventspils port, and during January 2009 – 2,63 mln. tons, i.e. by 10,0 percent less. No containers were handled in Ventspils port during January this year (during January 2009, 60 TEU was handled).

During January 2010 stevedoring volumes in Riga port decreased too – 2,19 mln tons were handled, i.e. by 15,6 percent less than during January 2009. During January 2010, stevedoring volumes of coal made 35,6 percent of the total cargo turnover of Riga port.

During January 2010 the growth of stevedoring volumes was observed too in Liepaja port – 311,1 thousand tons of cargo was handled totally, i.e. by 24,5 percent more than during January 2009.

Container handling in eastern Baltic ports, TEU

Port	Turnover	2010/2009, percent
	2009 01	2010 01
Saint Petersburg	87 255	112 290
Klaipeda	21 096	19 804
Kaliningrad	no data	no data
Riga	15 351	16 172
Tallinn	11 850	10 875
Ventspils	60	0
Liepaja	14	0

Обзор грузооборота за январь 2010 г.

Грузооборот Клайпедского порта вырос на 14,1 % по сравнению с январем 2009 г. и составил 2,5 млн т (+313,0 тыс. т). По грузообороту Клайпедский порт опередил Рижский и Вентспилсский порты, уступив только Таллинскому порту. Перевалка насыпных и навалочных грузов выросла соответственно на 52,7 % и 21,7 %, а перевалка наливных грузов снизилась на 13,8 %.

Наибольший рост грузооборота в Балтийских портах достигнут в объединенном Таллинском порту. В январе с.г. в этом порту перевалено 3,12 млн т грузов, т. е. на 25,4% больше, чем в январе 2009 г. Контейнерооборот в TEU снизился на 8,2 % и составил 10 875 TEU.

В январе 2010 г. в Вентспилсском порту перевалено 2,37 млн т грузов, а в январе 2009 г. – 2,63 млн т, то есть на 10,0 % меньше. В январе с.г. в Вентспилсском порту вообще не велась перевалка контейнеров (в первом месяце 2009 г. перегружено 60 TEU).

В январе 2010 г. грузооборот Рижского порта также снизился – он составил всего 2,19 млн т грузов, т. е. на 15,6 % меньше, чем в январе 2009 г. В январе 2010 г. перевалка угля составила 35,6 % всего объема грузооборота Рижского порта.

В Лиепайском порту в январе 2010 г. также достигнут рост грузооборота – всего перевалено 311,1 тыс. т грузов, т.е. на 24,5 % больше, чем в январе 2009 г.

Контейнерооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, TEU

Порт	Объем	2010/2009, %
	2009 01	2010 01
Санкт-Петербург	87 255	112 290
Клайпеда	21 096	19 804
Калининград	н. н.	н. д.
Рига	15 351	16 172
Таллин	11 850	10 875
Вентспилс	60	0
Лиепая	14	0

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, тыс. т

Порт	Объем	2010/2009,	%
	2009 01	2010 01	
Приморск	н. д.	н. д.	
Санкт-Петербург	н. д.	н. д.	
Таллин	2 486,1	3 117,8	+25,4
Клайпеда	2 217,3	2 530,4	+14,1
Рига	2 594,9	2 189,0	-15,6
Вентспилс	2 633,0	2 370,0	-20,0
Калининград	н. д.	н. д.	-
Лиепая	249,8	311,1	+24,5

н. д. – нет данных

По информации дирекции Клайпедского государственного морского порта подготовила Ю.Клеевская

Following the information of Klaipeda State Seaport Authority prepared by J. Klejevskaja



International awards *Windrose* were handed in Almaty



For the first time the awards of the international business magazine JURA MOPE SEA Windrose have crossed the Lithuanian border and went to Kazakhstan.

In January 29 this year in Almaty there took place the conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* and during it the badges of Windrose were handed for the merits in the field of logistics and the input into strengthening of cooperation among the countries.



In the nomination *For the input into international cooperation* the Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Abelgazi Kusainov was awarded.



In the nomination *For the most innovative and successful logistics project in the East-West direction* international road transport union (IRU) was awarded for the Project New Eurasian land transport initiative (NELTI).



In the nomination *For the input into the strengthening of economic cooperation of Kazakhstan and Lithuania* head of a group of Lithuanian and Kazakhstan companies TL NIKA Group Vytautas Varasimavicius was awarded.



In the nomination *For the input into the popularization of logistics science* director of Kazakhstan national forwarders' association Ilja Segal was awarded.

During the grand ceremony of awards the prizes and diplomas for the laureates were handed by the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis and the Publisher of the international business magazine JURA MOPE SEA Zita Tallat-Kelpšaitė.

The ceremony of awards was conducted by the star of Kazakhstan TV Serik Akišev.

Windrose awards were handed to A. Kusainov, V. Varasimavicius, I. Segal and D. Larionov.





From left to right: D. Larionov, I. Segal,
Z. Tallat-Kelpsaite, V. Varasimavicius,
R. Kozyrovicius, S. Akisev.





Eurasia
LOGISTICS

Windrose 2010

ORGANISERS

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

TL NIKA
GROUP
TRANSPORT & LOGISTIC



Moments from
the awards evening party.



THE EVENT WILL TAKE PLACE
UNDER THE PATRONAGE OF



Ministry of Foreign Affairs
of the Republic of Kazakhstan



Ministry of Transport
of the Republic of Kazakhstan



Ministry of Foreign Affairs
of the Republic of Lithuania



Ministry of Transport and Communications
of the Republic of Lithuania



Международные награждения

Роза ветров вручены в Алматы

Впервые награждения «Роза ветров» международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA пересекли границу Литвы и отправились в Казахстан.

Во время конференции «Роль логистики на путях Азия – Европа», прошедшей в Алматы 29 января этого года, знаки «Розы ветров» были вручены за заслуги в области логистики и вклад в укрепление сотрудничества стран.

-  В номинации «За вклад в международное сотрудничество» награжден министр транспорта и коммуникаций Казахстана Абелгази Кусаинов.
-  В номинации «За самый инновативный и успешный логистический проект в направлении Восток–Запад» награжден международный союз автомобильного транспорта (IRU) за проект «Новая евроазиатская транспортная инициатива» (NELTI).
-  В номинации «За вклад в укрепление экономического сотрудничества Казахстана и Литвы» награжден Витаутас Варасимавичюс, руководитель литовско-казахстанской группы компаний «TL NIKA Group».
-  В номинации «За популяризацию логистики как науки» награжден Илья Сегал, директор национальной ассоциации экспедиторов Казахстана.

Во время торжественной церемонии призы и дипломы лауреатам вручили министр транспорта Литвы Элигиюс Масюлис и издатель международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA Зита Таллат-Кялпшайтэ. Церемонию награждений вел звезда казахстанского телевидения Серик Акишев.



Лауреаты (слева направо) Д.Ларионов, И.Сегал, В.Варасимавичюс, С.Акишев с З.Таллат-Кялпшайтэ.



З.Таллат-Кялпшайт и Э.Масюлис вручают призы «Роза ветров» Д.Ларионову, В.Варасимовичу, И.Сегалу.



Приз «Роза ветров», присужденный министру транспорта Казахстана А.Кусаинову, получает вице-министр А.Бектуров.





SPONSORS

VPA LOGISTICS

**Europe
Asia
Transit**
Logistics & Transport

MEDIA PARTNERS

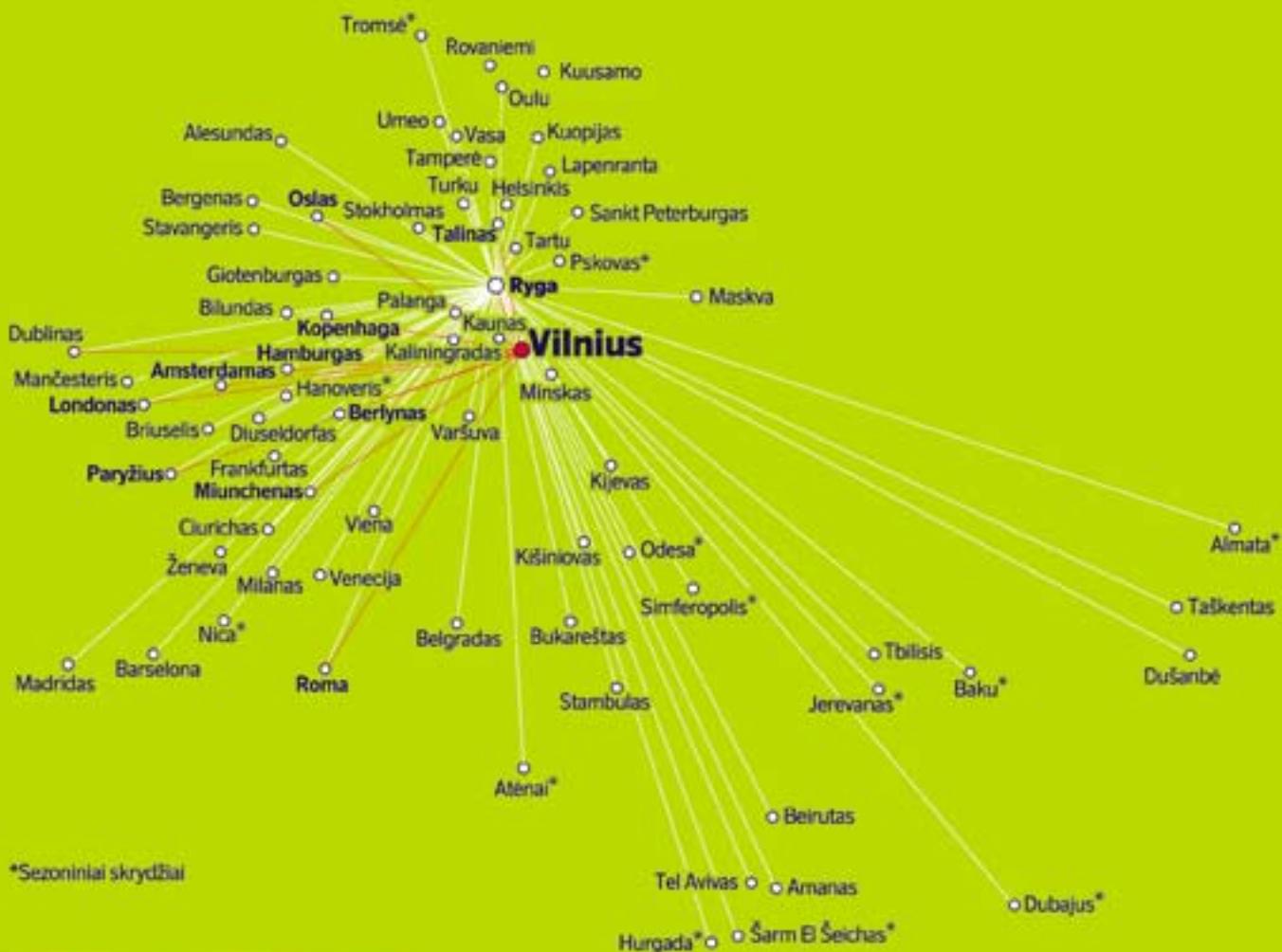
SHIPPING CHINA
中国船舶集装箱
PERIODICAL SINCE 1991

airrailNEWS



Впечатляющие моменты
церемонии награждений
«Роза ветров».

Nauji tiesioginiai skrydžiai iš Vilniaus!



Padangių paukščiai
sugržta, o Jūsų planai
igauna sparnus!



airBaltic



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS | МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE | БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE | МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



20 Lietuvos Nepriklausomybės metų

Sėkminga
Kazachstano veiklos
pradžia
ESBO

**„Vėjų rožės“
apdovanojimai –
Almatoje**

JŪRA turinys

57 LEIDĖJOS ŽODIS

Kur prasideda Tėvynė?

58 LIETUVA IR PASAULIS

20 metų Nepriklausomybės

59 ESBO

Sėkminga pradžia Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje

60 IŠSKIRTINIS INTERVIU

Kazachstanas aukštai pakélé kartelę



62 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Kazachstano pirmininkavimas ESBO pradėtas sėkminga konferencija
"Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa"

68 LOGISTIKA

Logistikos plėtojimo perspektyvos atkuriant pasaulio ekonomiką

69 LOGISTIKA

Rytų Azija ir Europa:
alternatyvios schemas

70 TRANSPORTO KORIDORIAI

Didžiojo šilko kelio atkūrimas

71 LOGISTIKA

Logistikos tinklai

72 PASKYRIMAI

Kompanijai "airail NEWS"
pirmininkaus įtakinga
leidybos verslo asmenybė



73 ORO UOSTAI, GELEŽINKELIAI

Keleivių pritraukimo
sėkmės receptai Edinburge

74 KRUIZAI

Kruizas į Klaipėdą –
galimybė gauti tai,
kas atrodo neįmanoma



75 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Konteinerių verslo ateitis
bus aptariama Gdanske

75 KROVA

2010 m. sausio mėnesio
krovos apžvalga



76 VĖJŲ ROŽĖ 2010

Tarptautiniai apdovanojimai
"Vėjų rože" įteikti Almatoje

JŪRA MOPE SEA

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalas „Jūra“
leidžiamas
nuo 1935 metų
Leidėjas
UAB Jūrų informacijos centras
Tiražas 4000 egz.

Vyriausioji redaktorė

Zita Tallat-Kelpšaitė
Mob. +370 610 11399
Tel. +370 46 365753
El. paštas: editor@jura.lt

Vyriausioji finansininkė

Danutė Graželiénė
Mob. +370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė

Ingrida Ramanauskienė
El. paštas: uzminga@gmail.com

Vertėjai

Felicija Šmitienė
Margarita Ignačkova

Korektorai-stilištai

Regina Tutiniénė
Jelena Listopad

Zurnalo 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 numerij iliustravo

Milda Manomaitytė
Natalija Sartison

Viršelis

Ingridos Ramanauskienės

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

Redakcijos adresas:

Minijos g. 93,
LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel./faks. (+370) 46 365602
El. paštas: info@jura.lt

www.jura.lt



Kur prasideda Tėvynė?



Pasaulinis globalizacijos procesas pamažu késinasi ir į patriotizmo šventovę.

Neseniai perskaiciavus praeityje garsaus, seniai iš Lietuvos emigravusio rašytojo pamąstymus apie tėvynę.

Rašytojas, kurio kūriniuose dar priklausomybės laikais bandėme įžvelgti alegorijomis maskuojamą patriotizmo dvasią, dabar atvirai pareiškė, kad tėvynė – dirbtina savoka.

Jis klausė, kurią vietą reikėtų laikyti tėvynė. Ar tą, kurioje gimė, bet negyveno, ar tą, kurioje negimė, bet augo, ar tą, kuri suteikė jam darbą, namus ir socialines garantijas? Emigrantas taip ir nerado vietos, kurią galėtų pavadinti tėvynė ir kurią būtų pasiryžęs ginti, jei to prireiktu.

„Va, jei marsiečiai užpulyt mūsų planetą Žemę, tai tikrai stočiau į kovą dėl jos“, – galop atradęs tėvynės mastelį, pareiškė kažkada labai mėgtas rašytojas.

Žinojimas, jog galimybė kautis su marsiečiais yra labai maža, nekliudo žmogui jaustis savo tėvynės – Žemės planetos – patriotu.

Jeigu patriotizmą panašiai suvoktu daugelis žmonių, kažin, ar Lietuva, Latvija, Estija, Kazachstanas ir kitos šalys dabar švęstų savo Nepriklausomybės dvių dešimtmecių sukaktį?

Prisimenu 1990 metų sausio trylikąja.

Kai vidurnaktį Lietuvos televizijos diktörė trūkčiojančiu balsu pranešė, kad okupacinės kariuomenės tankai artėja prie Vilniaus televizijos bokšto, ir nutrūko televizijos signalas, pabučiavau savo tris miegančius vaikus ir, palikusi juos vyro globai, išėjau atlkti pilietinės pareigos.

Dabar manau, jog privalėjau būti su vaikais.

Tačiau prieš dvidešimt metų užviręs karinės Rytų tautos kraujas, prasiveržęs nuo Vytauto Didžiojo laikų per šimtmečius ir keliais protėvių kartas, mane išvedė į naktį.

Tiesiog nebuvo laiko svarstyti, kas yra tėvynės savoka ir būtinybė ją ginti.

Jausmas, kurį galima vadinti patriotizmu, tėvynės meile ar dar kokiais skambiais vardais, buvo labai skaidrus ir aiškus – manės reikia ir aš privalau.

Ačiū Dievui, karas neįvyko.

Skirtingai nei Vilniuje, kur tankai traškė beginklius, Klaipėdoje nežuvo nė vienas žmogus, ir paryčiai mes visi laimingai gržome į savo namus.

Tačiau ta naktis davé gyvenimo pamoką, kad tėvynė yra tai, ką tu myli ir esi pasiruošęs ginti laisva valia.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



20 metų Nepriklausomybės

Romualdas Kozyrovičius

Lietuvos Respublikos ypatingasis ir įgaliotasis ambasadorius Kazachstano Respublikoje

Prieš dvidešimt metų, 1990 m. kovo 11 d., Lietuvos Respublikos Aukščiausioji Taryba, vėliau Lietuvos Respublikos Seimas, atkūrė Lietuvos nepriklausomybę pagal 1918 metų Lietuvos nepriklausomybės aktą. Ši data tapo nepriklausomos Lietuvos valstybės piliečių simboliu ir Lietuvos valstybės švente. Nuo to laiko prasidėjo nauja Lietuvos Respublikos atkūrimo era.

Bendra veikla Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO)

Man teko garbė dalyvauti 1990 m. kovo 11 d. Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos posėdyje ir būti tų įvykių liudininku.

Ilgas buvo lietuvių tautos kelias į nepriklausomybę. Penkiasdešimt metų Lietuvą buvo aneksavusi SSSR.

Valstybei dvidešimt metų nepriklausomybės – neilgas laiko tarpas. Tačiau per tą laiką buvo daug reikšmingų įvykių ir naujų vėjų, iš pagrindų pakeitusių Lietuvos valstybės reikšmę ir statusą pasaulio bendruomenėje.

Lietuvos Respublika įsiliejo į tarptautinę valstybių sandraugą, Lietuva tapo Europos Sajungos, Šiaurės Atlanto bloko ir daugelio kitų tarptautinių organizacijų nare.

Lietuvos Respublika yra draugiška ir atsakinga Kazachstano Respublikos partnerė. Tarp mūsų valstybių užmegzti nuolatiniai aukščiausio lygio vadovų kontaktai. Veikia tarpyvriausybiniė komisija, organizuojanti abiejų šalių verslininkų susitikimus. Didėja krovinių apyvarta, stiprėja bendradarbiavimas įvairiose ekonomikos, kultūros ir mokslo srityse.

Nuo 2009 metų kartu dirbame pirmininkavimo ESBO Trejete (Graikija, Kazachstanas, Lietuva).

Nuo 2010 m. sausio 1 d. – Kazachstanui yra ypač reikšmingas laikas. Šalis pradėjo pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai.

Nuo 2011 metų pirmininkavimą ESBO perims Lietuva.

Jau pirmajį Kazachstano pirmininkavimo ESBO mėnesį mes drauge 2010 m. sausio 29 d. suorganēme svarbią konferenciją Almatuje "Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa", kuri ESBO susitikime Vienoje buvo aukštai įvertinta kaip labai svarbus renginys. Manau, kad tai tik mūsų bendro darbo pradžia.

Išmintingas Kazachstano vadovavimas

Matant Kazachstano stabilų ekonomikos augimą ir jos raidą, negalima nepastebėti, kaip išmintingai šaliai vadovauja jos prezidentas Nursultanas Nazarbajevas, priimdamas drąsius

iššūkius ir ryžtingai remdamas daugelį pasaulio politinės ir ekonominės veiklos iniciatyvų, pelnydamas daugelio pasaulio bendruomenės lyderių pripažinimą.

Kazachstane gyvena per 130 tautybių, ir jų vienam ramybė, taikus sambūvis irgi yra Kazachstano Respublikos prezidento nuopelnas. Jo iniciatyva ikurta Tarpkonfesinė sąjunga ir surengti pasaulio tradicinių religijų atstovų suvažiavimai.

Visa tai rodo, kad Kazachstano Respublika einā teisingų raidos keliu.

Lietuva pasirengusi partnerystei

Minėdami Lietuvos valstybingumo atkūrimo 20-ąsias metines, mes irgi galime konstatuoti, kad Lietuvos Respublika sėkmingesnai stiprina savo gerovę. Nepaisant pastarųjų metų pasaulinės finansų krizės, atkuriamas šalies ekonominis potencialas. Žinoma, yra dar daug sunkumų, bet mes turime juos įveikti ir tikimės artimiausioje ateityje stabilių pagerinti mūsų piliečių gyvenimą.

Kviečiame aplankytį Lietuvą turizmo, gydymosi, pažintinių tikslais, taip pat kviečiame investuoti į bendrą verslą ir ekonominį bendradarbiavimą. Mes esame tranzito tarp Rytų ir Vakarų kelyje ir galime pasiūlyti didelės galimybes bendradarbiauti logistikos srityje, efektyviai naudotis transporto koridoriais ir ištisus metus teikiamomis neuzšalancio Klaipėdos uosto paslaugomis.

Esame suinteresuoti glaudžiau bendradarbiauti su Kazachstanu, kaip ir su kitomis pasaulio šalimis, kad būtų sudarytos mūsų žmonėms kuo geresnės gyvenimo sąlygos.



Sėkminga pradžia Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje

Azatas Bekturovas
Kazachstano Respublikos
transporto ir komunikacijų viceministras



A. Bekturovas.

2010 m. vasario 1-2 dienomis Vienoje (Austrija) įvyko 18-asis Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) ekonomikos ir aplinkosaugos forumas.

Jame baigiamają kalbą pasakė ESBO pirmininkaujančios šalies – Kazachstano – atstovas, Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas.

Spausdiname mintis iš jo pasisakymo.

Forumas atviras lygiateisiams dialogui

Kaip pirmininkaujanti šalis, esame labai dėkingi visiems ESBO ekonomikos ir aplinkosaugos 18-ojo forumo dalyviams. Šis renginys mums yra svarbus kaip mūsų pirmininkavimo komponentas, kurio pagrindinis uždavinys – išsaugoti ir sustiprinti ESBO, racionalų saugumo forumą, atvirą lygiateisiams dialogui.

Esame įsitikinę, kad ESBO tebéra gera platforma, kuriuoje sprendžiami transportavimo saugumo ir procedūrų supaprastinimo pasienyje bendros architektūros klausimai.

Dvi dienas buvo aptariami fizinių ir nefizinių kliūčių šalinimo, įvairių rinkliavų maršrutuose likvidavimo, nepagrįstų automobilių prasto vų įvairių kontroliuojančių organų postuose mazinimo, krovinių transportavimo saugumo klausimai. Mes tikimės šiame forume numatytyų priemonių logiško tēstinumo ir realizavimo.

Tarptautiniams gabenimams reikia palankaus režimo

ESBO 18-ojo ekonomikos ir aplinkosaugos forumo antroji parengiamoji konferencija vyks kovo 15-16 dienomis Minske, kur pagrindinis akcentas bus geležinkelio transportas. Džiaugsmės galėdami vėl susitikti ir aptarti klausimus, kaip sudaryti palankias sąlygas patikimam ir saugiam susisekimui geležinkelio transportu ESBO regione.

Ta proga noriu kreiptis į kolegas, prašydamas pareikšti politinę valią ir strateginę įžvalgą, taip pat, vadovaujantis turimais ESBO šalių sprendimais ir Sekretoriato parama, nukreipti bendras pastangas tam, kad būtų numatyti ir įdiegti nauji efektyvūs metodai ir schemas, padėsiantys sustiprinti valdymą ir kontrolę pralaidos punktuose, sukurtas darbinis mechanizmas, užtikrinantis palanką režimą tarptautiniam transportavimui ir saugumui regione.

Tarptautinėje konferencijoje „Logistikos vaidmuo kelyje Europa-Azija“ – transporto ir logistikos koridorių organizavimo klausimai

Naudodamasis proga, noriu trumpai informuoti forumo dalyvius apie vieną praktinį bendradarbiavimo transporto sferoje įgyvendinimo faktą – sausio 29 d. Almatoje įvykusią tarptautinę konferenciją „Logistikos vaidmuo kelyje Europa-Azija“. Konferencijoje, kurios organizavimą globojo Lietuvos ir Kazachstano transporto ministerijos, buvo aptarti valstybių ir privačių transporto šakų plėtros, geriausios transporto ir logistikos patirties skatinimo, transžemyninių krovinių gabėjimo per kelių valstybių sienas optimizavimo klausimai.



Renginyje dalyvavo 184 delegatai, atstovaujantys Kazachstano, Lietuvos ir Rusijos vyriausybiniams sluoksniams ir 62 kompanijoms iš Lietuvos, Kazachstano, Rusijos, Baltarusijos, Didžiosios Britanijos ir kitų šalių.

Konferencijoje buvo apsvarstyta transporto logistikos padėtis ir raida Eurazijos erdvėje, ypač akcentuota atitinkamas Lietuvos potencialas ir Europos šalių patirtis organizuojant transporto ir logistikos koridorius, užtikrinančius spartų krovinių gabėjimą.

Sėkminga veiklos pradžia

Kazachstanas, būdamas pačiame Eurazijos žemyno centre, padės ir ateityje spręsti transportavimo saugumo stiprinimo ir pasienio procedūrų supaprastinimo klausimus.

Tikime, kad mūsų bendras darbas Ekonomikos ir aplinkosaugos forume buvo efektyvus, o jame priimti sprendimai dėl patikimo ir saugaus krovinių transportavimo žemyne padės stiprinti ekonomiką regiono šalyse.

Ypatingą padėką noriu pareikšti ESBO veikiančiojo pirmininko asmeniniams atstovui transporto klausimams ambasadoriui Vytautui Naudžiuui, kurio aktyvus dalyvavimas forume ir Almatos tarptautinėje konferencijoje vainikuoja labai sėkmingą jo veiklos pradžią. Esu įsitikinęs, kad jo veikla asmeniniu atstovo poste padės stiprinti transporto tematiką ESBO erdvėje. ■



Kazachstanas aukštai pakėlė kartelę



*Nuo šių metų sausio 1 d.
Kazachstanas
pradėjo pirmininkauti
Europos saugumo ir
bendradarbiavimo
organizacijai (ESBO).
ESBO istorijoje šiai
organizacijai dar nė karto
nėra pirmininkavusi Vidurinės
Azijos valstybę.
Savo specialiuoju atstovu
ESBO transporto ir tranzito
klausimais Kazachstano
vyriausybė paskyrė Lietuvos
Respublikos ambasadorių
ypatingiems pavedimams
Vytautą Naudužą.
Mūsų žurnalo svečias
Vytautas Naudužas ir jo
išskirtinis interviu.*



- Jūsų Ekselencija, kokia yra vadovavimo ESBO praktika skiriant specialiuosius atstovus? Kodėl savo specialiuoju atstovu Kazachstanas pasirinko Lietuvos ambasadorių?

- Kiekviena ESBO pirmininkaujanti šalis pasirenka prioritetą ar keletą užduočių, iš ką siūlo atkreipti dėmesį visai 56 valstybes vienijančiai organizacijai.

Šiandien ESBO ir Kazachstanui, kaip ESBO pirmininkaujančiai šaliai, tokiu prioritetu yra transporto sektoriaus plėtra.

Pirmininkaujanti šalis turi teisę pasirinkti specialius atstovus vienai ar kitai sričiai. Taip Kazachstanas nusprendė savo specialiuoju atstovu aplinkosaugai paskirti europarlamentarą iš Didžiosios Britanijos p. S. Stevensoną, Daitono klausimais – generolą iš Italijos C. Periotą (C. Periotto). Na, o būti specialiuoju atstovu transporto klausimais Kazachstanas paprašė manęs. Viena iš tokio pasirinkimo priežascių – kita is metais būtė Lietuva perims vadovavimo ESBO estafetę iš Kazachstano.

- Ką reiškia Kazachstanui pirmininkavimas didžiausiai regioninei saugumo organizacijai, jungiančiai 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos valstybes?

- Pirmininkavimas ESBO, mano manymu, šiemet yra didžiausias ir svarbiausias įvykis Kazachstano politiniame gyvenime.

Tai patvirtino ir Kazachstano preidentas Nursultanas Nazarbajevas, Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizaciją laikantis labai reikšmingu saugumu ir bendradarbiavimo mechanizmu globaliame kontekste.

Visos valstybės šio forumo dalyvės pažymi, kad pirmininkavimas tokiai autoritetingai struktūrai yra didžiulis tarptautinės bendruomenės pripažinimas ir aukštasis Kazachstano valstybės stabilumo, tolerancijos, ekonominio išsvystymo pripažinimas. Tai – didžiulių šalies pasiekimų, vadovaujant preidentui Nursultanui Nazarbaevui, pripažinimas ir įvertinimas.

Pernai Kazachstanas pagamino bendrojo viadus produkto daugiau kaip už 100 milijardų dolerių. Susižavėjimo vertas Kazachstano sugebėjimas akumuliuoti astronomines užsienio investicijų sumas. Pernai šis skaičius siekė maždaug 30 milijardų dolerių.

Jeigu Kazachstanas ir toliau vystysis tokiais tempais, tikėtina, kad netolimoje ateityje jis ieis į labiausiai išsivysčiusių valstybių grupę.

Ypatingas Kazachstano bruožas, išskiriantis jį iš kitų pirmininkaujančių ESBO šalių – jo dalykiškumas ir pragmatizmas, efektingas ir aukštasis veiklos lygis nuo pat pirmųjų pirmininkavimo šiai tarptautinei organizacijai žingsnių. Kazach-

stanas pasiryžęs išlaikyti trijų dimensijų: karinės-politinės, ekonominės ir demokratinės bei žmogaus laisvės balanso būtinybę. Tai pabréžė Kazachstano preidentas Nursultanas Nazarbajevas ir užsienio reikalų ministras Kanatas Saubabajevas Kazachstano pirmininkavimo ESBO perėmimo ceremonijoje Vienoje.

- Kitais metais pirmininkavimą ESBO iš Kazachstano perima Lietuva. Ji bus pirmoji Baltijos valstybė, pirmininkaujanti šiai įtakingai tarptautinei organizacijai. Ar po Kazachstano pirmininkavimo patirties ši veikla Lietuvių bus lengvesnė?

- 2011 metais perėmusi pirmininkavimą ESBO, Lietuva ketina teisti ir toliau vystyti Kazachstano pradėtą veiklą, išlaikydama pagrindines iniciatyvas ir prioritetus. Žinoma, iškils ir nauji, svarbių energetikos, transporto bei kitų saugumo ir bendradarbiavimo uždaviniai.

Tačiau aš nemanau, kad vadovauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai po Kazachstano Lietuvių bus lengviau. Nuo pat savo pirmininkavimo pradžios Kazachstanas gana aukštai pakélé reikalavimų, atsakomybės, veiklos kokybės kartelę. Išlaikyti ją tokiam lygyje bus nelengva ne tik po Kazachstano pirmininkaujančiai Lietuvių, bet ir po Lietuvos šiai organizacijai vadovausiančioms šalims.

- Vasario 1-2 dienomis Vienoje vykusiam 18-ajame Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos ekonomikos ir aplinkosaugos forume Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas savo baimiamojoje kalboje ypatingą padėką pareiškė specialiajam Kazachstano atstovui, ambasadoriui Vytautui Naudžui, pabrėždamas Jūsų aktyviuos veiklos pradžią, stiprinant transporto tematiką ESBO erdvėje, dalyvavimą Vienos forume, taip pat sausio 29 d. Almatoje įvykusioje tarptautinėje konferencijoje „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“.

Toks įvertinimas skatina žengti dar toliau. Kokiu planu turite šiai įdomios veiklos metais?

- Kazachstanas malonai įvertino Lietuvos pastangas transporto srityje. Neabejotinai iš tai atkreipė dėmesį visų ESBO šalių atstovai. Lietuva atrodė patikima ir solidi tarptautinių projektų įgyvendinimo partnerė.

Malonu ir tai, kad buvo taip aukštai įvertintos ir Lietuvos kompanijų („TL NIKA Group“, vadovas Vytautas Varasimavičius) ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA (leidėja-Zita Tallat-Kelpšaitė) pastangos, organizuojant tarptautinę konferenciją Almatoje. Ši renginį išsamiai nušvietė Kazachstano televizija, radijo

stotys ir Kazachstano spauda. Tai buvo ir puiki proga pristatyti Klaipėdos uostą, Lietuvos geležinkelius, mūsų transportininkų galimybes gabenti tranzitinius krovinius.

Šiais metais dar turėsime daug galimybų atkreipti dėmesį į mūsų šalies transporto raidą ir potencialą, kuriuo, tikėkimės, susidomės nauji partneriai. Lietuva tapo labiau matoma tarptautinio transporto kontekste.

- Jūs buvote konferencijos „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ moderatorius ir pranešėjas. Kaip vertinate tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA ir Lietuvos bei Kazachstano kompanijų grupės „TL NIKA Group“ sumanytą ir pirmą kartą Kazachstane organizuotą renginį? Ar matote jo tėstimumo galimybę ir prasmę?

- Minėta konferencija – įsimintina. Pagrindiniai organizatoriai Kazachstane – LR kompanijos! Dėmesys – didžiulis. Šešiasdešimt trys Kazachstano kompanijos buvo suinteresuotos dalyvauti šioje konferencijoje. Konferencijai moderavo puikus logistikos žinovas iš Honkongo Markas Milaras (Mark Millar), taip pat Almatos universiteto profesorius Adilis Džunusovas (Adil Džunusov).

Įdomius pranešimus konferencijoje padarė LR susisiekimo ministras Eligijus Masiulis, LR ūkio viceministras Arnoldas Burkovskis, Kazachstano transporto viceministras Azatas Bekturovas, industrijos ir prekybos viceministras Erchatas Iskalievas, Kazachstano užsienio reikalų ministerijos ekonomikos ir ekologijos valdybos pirmininkas Maksimas Solinas, LR ambasadorius Kazachstane Romualdas Kozyrovičius, LR premjero patarejas Algirdas Šakalys, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vadovas Eugenijus Gentvilas ir „WPA Logistics“ vadovas Žilvinas Žilinskas, „Lietuvos geležinkeliių“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Albertas Šimėnas, „Kazachstan Temir Žoly“ krovinių gabemimo rinkodaros departamento direktorius Armanas Sultanovas ir kiti pranešėjai.

Kazachstanas šiuo metu įgyvendina nemažai tarptautinių projektų. Ši konferencija puišiai pasitarnavo pristatant Lietuvos eksporto galimybes, taip pat mūsų verslo potencialą bendromis pastangomis įgyvendinti šiuos projektaus.

Tokios konferencijos tėstimumas neabejotinai naudingas ir prasmingas, kadangi pasitarnaus mūsų ryšių su Kazachstanu sutvirtinimui.

- Ačiū už atsakymus.

Kalbėjosi Julija Manomaitė



Kazachstano pirmininkavimas ESBO pradėtas sėkminga konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“



Pirmajai konferencijos sesijai moderavo V. Naudužas.

Liana Mogišaitė

Sausio 29 dieną Almatoje (Kazachstanas) įvykusi tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ buvo vienas pirmųjų renginių Kazachstane, sėkmingai pradėjęs Kazachstano pirmininkavimo Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO) veiklą.

Taip šį renginį apibudino Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas vasario 1-2 dienomis Vienoje (Austrija) vykiuose 18-ajame ESBO ekonomikos ir aplinkosaugos forume.

Konferencijos Almatoje organizatoriai: tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA ir Lietuvos bei Kazachstano logistikos kompanijų grupė „TL NIKA Group“.

Konferenciją globojo Lietuvos ir Kazachstano užsienio reikalų bei transporto ministerijos.

Kazachstano ir Lietuvos prioritetai – transporto politika

Nuo 2010 metų sausio 1 dienos Kazachstanas pradėjo pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) – didžiausiai regioninei organizacijai, jungiančiai 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos šalis. Pirmininkavimą ESBO perėmės iš Graikijos, Kazachstanas vadovavimą šiai organizacijai kitąmet perduos Lietuvai.

Kazachstanas ir Lietuva susitarė, kad abiejų šalių pirmininkavimo metais prioritetinėmis veiklos kryptimis bus transporto ir tranzito vystymas ir plėtra.

Šis periodas sutampa su Kazachstano valstybine programa „Kelias į Europą“, kuri buvo pradėta 2009 ir bus baigta įgyvendinti 2011 metais.

Sausį vykusi konferencija logistikos klausimais tapo svarbiu žingsniu konstruktiviam dialogui tarp valstybių, verslo, mokslo ir politikos apie transporto ir tranzito išvystymą Eurazijos erdvėje.

Konferencijoje dalyvavo daugiau kaip du

šimtai verslo ir politikos profesionalų.

Konferencijos dalyvius pasveikino ir pranėsimus skaitė Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis, Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas (Azat Bekturov), Lietuvos ūkio viceministras Arnoldas Burkovskis, Kazachstano industrijos ir prekybos viceministras Erchatas Iskalijevas (Yerkhat Iskaliev), Kazachstano užsienio reikalų ministerijos ekonomikos ir ekologijos valdybos pirmininkas Maksiminas Solinas (Maksim Solin), Rusijos transporto ministerijos valstybės sekretorius, ministro pavaduotojas Segejus Aristovas (Sergej Aristov), Lietuvos Respublikos ambasadourius Kazachstane Romualdas Kozyrovičius, LR ambasadourius ypatingiems pavedimams, specjalus Kazachstano atstovas ESBO transporto ir tranzito klausimais Vytautas Naudužas, LR premjero patarėjas Algirdas Šakalys, tarptautinės Kazachstano automobilių vežėjų sąjungos (KazATO) generalinis direktorius Teodoras Kaplanas (Teodor Kaplan), tarptautinės automobilių transporto sąjungos (IRU) ekspertas Dmitrijus Larionovas (Dmitrij Larionov), Lietuvos ir Kazachstano logistikos



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.

kompanijų grupės vadovas Vytautas Varasimavičius, AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Albertas Šimėnas, „Kazachstan Temir Žoly“ krovinių gabėjimo rinkodaros departamento direktorius Armanas Sultanovas (Arman Sultanov), Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direktorius Eugenijus Gentvilas, logistikos kompanijos „VPA Logistics“ direktorius Žilvinas Žilinskas, Honkonge įsikūrusios kompanijos „MPower associates“ direktorius Markas Milaras (Mark Millar) ir kiti.

Konferencijos sesijoms pirmininkavo specialus Kazachstano atstovas ESBO, LR ambasadorius ypatingiems pavedimams Vytautas Naudužas, Kazachstano universiteto profesorius Adilis Džunusovas (Adil Džunusov) ir logistikos ekspertas Markas Milaras.

Konferencijos metu vyko ir dvišaliai Lietuvos susisiekimo ministro bei Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministro susitikimai. E. Masiulis taip pat susitiko su oro linijų bendrovės „Air Astana“ atstovais, kurie išreiškė norą ieškoti bendradarbiavimo galimių.

Tikslos – išgirsti ir apibendrinti profesionalų mintis

„Mūsų konferencijos tikslas – suburti profesionalus, kad diskusija transporto, tranzito ir logistikos klausimais vyktų profesionaliu lygiu ir profesionalų kalba. Norime, kad profesionalų mintys ir idėjos atsiispindėtų priimtoje rezoliucijoje, kuri bus pateikta čia dalyvaujančių valstybių sprendimus priimančioms institucijoms.

Šioje konferencijoje kalbėsime ne tik apie atskirų valstybių transporto ir logistikos problemas.

Nuo šių metų sausio 1 dienos Kazachstanas vadovauja Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai. Vienu iš strateginių prioritetų pirmininkavimo metu Kazachstanas laiko transporto ir tranzito klausimus. Kitais metais vadovavimą perimsianti Lietuva prateš šios strategijos liniją.

Pastaruojuose dvejus metus abi šalys privalės svarstyti ir spręsti ne tik savo nacionalinius, bet ir Eurazijos transporto politikos klausimus „-pradėdama konferenciją, kalbėjo tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė.

Plėtoti Rytų–Vakarų transporto iniciatyvą

Lietuva ir Kazachstanas ketina bendradarbiauti plėtojant Rytų–Vakarų transporto iniciatyvą bei sudarant geresnes sąlygas krovinių vežimui tarp Azijos ir Europos. Šiuos klausimus dvišaliai susitikime Almatoje aptarė Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis ir Kazachstano transporto viceministras Azatas Bekturovas.

„Pritardamos Rytų–Vakarų transporto iniciatyvai, abi šalys palaiko siekį garantuoti saugias ➤



1.

1. E. Iskalijevas.
2. Rusijos transporto ministerijos valstybės sekretorius, ministro pavaduotojo S. Aristovo sveikinimą perskaityė RF ambasados Kazachstane pareigūnas.
3. E. Ramonas ir M. Milaras.
4. A. Bekturovas.
5. A. Šakalys, O. Larionovas ir M. Milaras.



2.



3.



4.



5.

ir konkurencingas krovinių vežimo sąlygas tarp Azijos ir Europos. Šiam siekiui įgyvendinti pasiūlyta šiu metų antroje pusėje surengti penkių valstybių: Kazachstano, Lietuvos, Baltarusijos, Rusijos ir Kinijos transporto ministrių susitikimą bei pasirašyti bendrą deklaraciją, – apibendrindamas susitikimo rezultatus, sakė LR susiekiimo ministras E. Masiulis.

Konkrečius Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo klausimus spręs dvišalė Transporto darbo grupė, kurios artimiausią posėdį numatoma surengti Vilniuje šių metų antrajį ketvirtį.

Savo pritarimą Rytų-Vakarų transporto iniciatyvai jau anksčiau yra patvirtinusios Baltarusija ir Kinija. Bendra Lietuvos, Baltarusijos ir Kinijos deklaracija dėl bendradarbiavimo plėtojant šią inicijatyvą pasirašyta 2009 m. spalio 19 d. Vilniuje vykstant pirmajam Azijos ir Europos transporto ministrių susitikimui ASEM.

Ateities koridorius: Vakarų Europa-Vakarų Kinija

Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas savo pranešime pabrėžė, kad dabartinėmis tarpvalstybinės transporto

integracijos sąlygomis Kazachstanas yra suinteresuotas Eurazijos tranzito vystymu. Todėl patikimumų transporto komunikacijų formavimas, aptarnaujant prekių transportavimo srautus maršrutu tarp Europos ir Azijos, yra vienas iš svarbiausių Kazachstano transporto politikos prioritetų.

„Tranzito vystymas kelia aukštus reikalavimus teikiamų transporto paslaugų kokybei. Pirmiausia – tai tranzito laiko sutrumpinimas, gabenimo išlaidų sumažinimas, tarifų optimizavimas, krovinių saugumas. Laikytis tokų sąlygų galima tik turint gerai išvystytą transporto logistiką, apimančią modernių terminalų, patikimo krovinių ekspedijavimo, efektyvių transporto maršrutų formavimo kompleksą,“ – sakė A. Bekturovas.

Jis pažymėjo, kad pastaruoju metu Kazachstane yra realizuojama maždaug 80 stambių aviacijos, kelių, geležinkelinių, jūros ir upių transporto investicinių projektų, kurių bendra vertė sudaro daugiau kaip 30 milijardų dolerių.

Kazachstano transporto viceministras ypač pabrėžė transkontinentinio automobilių transporto koridorius „Vakarų Europa-Vakarų Kinija“, užimančio svarbią vietą Kazachstano transporto strategijos realizavime, aktualumą.

„Po dešimties metų koridoriumi „Vakarų Eu-

ropa-Vakarų Kinija“ bus transportuojama maždaug 330 milijonų tonų krovinių per metus“, – išsiitinėjęs A. Bekturovas.

Šios magistralės statybos kaina sudarys maždaug 825,2 milijardo Kazachstano tengių.

Kazachstano dalyje šis transkontinentinis koridorius apima 2787 kilometrų trasą ir praeina per penkias Kazachstano Respublikos apskritis.

Siūlyta kurti Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociaciją

Rytų-Vakarų transporto koridoriaus (EWTC) asociacijos kūrimo idėją konferencijos dalyviams pristatė LR premjero patarėjas Algirdas Šakalys, keletą metų aktyviai dalyvavęs Europos Sąjungos globojamo projekto EAST-WEST kūrimė.

Šis projektas, jungiantis Daniją, Švediją, Lietuvą, Kaliningradą, Vokietiją, sėkminges gali būti pratęstas į Azijos šalis, išskaitant Kazachstaną.

Pernai gruodžio 16 d. buvo priimta deklaracija dėl Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociacijos kūrimo. Ją pasiraše inicijatyvinės grupės nariai, tarp jų: Stasys Dailydka, AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius, Algimantas



Kondrusevičius, Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ prezidentas, Kęstutis Kravcovas, „DFDS Lisco“ astovas, Vytautas Levickas, Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos „Lineka“ prezidentas, Algirdas Šakalys, Lietuvos intermodalinės transporto technologijų platformos vicepirmininkas, Klausas Ebelingas (Klaus Ebeling), Europos intermodalinės asociacijos sekretorius, Magnusas von Šenkas (Magnus von Shenck), EAST-WEST projekto koordinatorius, ir kiti.

A. Šakalys pasiūlė palaikyti asociacijos idėją ir prisijungti prie jos. Pristatydamas asociacijos funkcijas, jos kūrimo iniciatorius pabrėžė, kad naujoji asociacija palaikytų glaudžius ryšius su nacionalinėmis ir regioninėmis valdžios, taip pat ES institucijomis, susijusiomis su transporto koridoriaus vystymu, asociacijos narių interesams atstovautų ES institucijose, rengtų priemones tolesniams transporto koridoriaus vystymuisi.

Norą bendradarbiauti su kuriama asociacija jau pareiškė Kinijos provincijų logistikos asociacijas vienijanti asociacija „The Euro-Asia Continental Landbridge Logistics Association“.

Prekyba tarp Kazachstano ir Lietuvos aktyvėja

Lietuvos Respublikos ambasadorius Kazachstane Romualdas Kozyrovičius pastebėjo, kad gamybos, transporto, prekybos, logistikos ir informacinių sistemų formavimas bei vystymas Kazachstanui sudarys palankias galimybes greičiau integruotis į pasaulio ekonominę bei informacinę erdvę.

Šiuolaikiniame pasaulyje logistikai priklauso strategiškai svarbus vaidmuo. Pastaruojų metu ypač aktyviai kuriamos tarptautinės ir tarpanationalinės sistemos, leidžiančios palengvinti informacijos, prekių, kapitalo ir žmonių judėjimą per sienas“, - sakė diplomatas. Jis išreiškė viltį, kad pradėjusiam pirmininkauti ESBO ir įsijungusiam į vieningą muitų sajungą Kazachstanui pavyks pagerinti transporto ir logistikos ryšius su Europa ir joje esančia Lietuva.

Ambasadorius paminėjo, kad 2009 metais prekybos apimtys tarp Lietuvos ir Kazachstano padidėjo 20 procentų. Šiemet tikimasi panašaus prekybos augimo.

„Lietuvos geležinkeliai“ pasirengę krovinių srautams

Akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus pavaduotojo Alberto Šimėno pateikta analizė rodo, kad krovinių gabenimo geležinkeliais apimtys tarp Kazachstano ir Lietuvos pernai smarkiai sumažėjo. Bendras krovinių srautas 2009 metais, palyginti su 2008-aisiais, sumažėjo 52 proc., importas – 79 proc., eksportas – 32 proc., tranzitas – 20 proc. Pernai geležinkeliais tarp Lietuvos ir Kazachstano pergaibenta tik 649,5 tūkst. t krovinių. Tai buvo daugiausia eksporto ir tranzitiniai kroviniai.

Pristatydamas Lietuvos geležinkelį privalimus, A. Šimėnas nepraranda vilties, kad slopstant pasaulinei ekonomikos krizei krovinių srautai vėl atsigaus. Jis teigė, kad „Lietuvos geležinkeliai“ juos sutiki yra pasiruošę: atnaujintos magistralinės geležinkelio linijos, modernizuota signalizacijos ir ryšių sistema (Lietuva pirmoji Europoje įdiegė GSM-R ryšių sistemą), įdiegta automatinės kontrolės sistema, modernizuojama infrastruktūra. Išvystytas Klaipėdos geležinkelio mazgas,



S. Suleimenova ir A. Šakalys dirba prie rezoliuciujos projekto.



R. Kozyrovičius.



A. Šimėnas.





statomi antrieji keliai transporto koridoriuje IX B, baigiamas įgyvendinti „Rail Baltic“ projekto.

„Lietuvos geležinkelai yra tarptautinių pan-europinių geležinkelio koridorų kryžkelė“, sakė A. Šimėnas, paminėdamas Rytų-Vakarų IX transporto koridoriaus D ir B atkarpas, Šiaurės-Pietų I transporto koridorių „Lietuvos geležinkelio“ konteinerių traukinys „Vikingas“, kursuojantis maršrutu Lietuva-Baltarusija-Ukraina, pernai buvo apdovanotas Europos intermodalinių asociacijos geriausios praktikos prizus.

„TL Nikos“ idėja – logistikos optimizavimas

„Plėtojant ekonomiką, logistikai turi būti skiriama strateginis vaidmuo. Pagrindinis to verslo uždavinys – optimizuoti kompanijų išlaidas. O tai dabartinėmis rinkos sąstingio slygomis rimtas konkurencinis pranašumas“, – savo pranešime apie logistikos plėtojimo perspektyvas atkuriant pasaulio ekonominę teigė „LTI NIKA Group“ vadovas Vytautas Varasimavičius. (Šiame numeryje spausdinamas pranešimo pagrindu parengtas straipsnis).



V. Varasimavičius.

Konferencijoje „TL Nika“ pristatė vieną iš logistikos optimizavimo būdų – duomenų bazės programinę įranga, sukurtą remiantis realia kompanijos patirtimi.

„Kazachstan Temir Žoly“ patirtis ir inovacijos

„Kazachstan Temir Žoly“ savo logistikos sprendimais grindžia patirtimi ir inovacijomis.

Pristatydamas rinkodaros priemones, padedančias pasiekti didžiausio krovinių gabėjimo efektyvumo, „Kazachstan Temir Žoly“ krovinių gabėjimo rinkodaros departamento direktorius Armanas Sultanovas paminėjo geležinkelio stoties Dostyk ir geležinkelio ruožo Aktogai-Dostyk išvystymą, kuris turi būti baigtas 2011 metais.

Tobulindami tranzitinius gabėjimus, Kazachstano geležinkelai, pasak A. Sultanovo, atlieka konteinerinių krovinių gabėjimo alternatyviais maršrutais rinkodaros tyrimus.

„Gabentiems konteinerius maršrutu Azija-Europa suteikiame visapusįską paslaugų kompleksą. Urumči kurkta bendra Kazachstano-Kinijos konteinerių gabėjimo įmonė, Astanoje – bendra Kazachstano-Rusijos konteinerių gabėjimo įmonė. Siekiame nustatyti bendrus



A. Sultanovas.

kontakteinerių gabėjimo pagrindiniai maršrutai, įeinančiai į tarptautinių transporto koridorų sistemą, tarifus. Kuriame nuolat veikiančius konteinerinių traukiniių maršrutus Kinija-Europa. Tranzitiniam kroviniams, gabeniams per Kazachstano teritoriją, taikome konkurencingas tarifų slygas“, – sakė A. Sultanovas.



E. Gentvilas.

Klaipėdos uostas ketina plėstis

Kelių tarp Europos ir Azijos, transporto koridorių sankryžoje ir sandūroje yra Azijos langas į Europą – giliavandeninė, neužšalantis net tokią arsią žiemą kaip ši Klaipėdos uostas. Taip savo pranešime Klaipėdos uostą pristatė neseniai jam vadovauti pradėjęs buvęs europarlamentaras, Lietuvos neprisklausomybės akto signataras Eugenijus Gentvilas.

„Klaipėdos uostas prekybos rysių susijęs su daugiau nei 60 šalių. Pagrindiniai prekybos partneriai yra ES ir Amerikos kontinento šalys. Platus fiderinių linijų tinklas, lanksti uosto rinkliavų politika, patys trumpiausi nuotoliai iki didžiųjų Europos uostų (habų) Hamburgo, Rotterdamo, Antverpeno ir kitų – tai pagrindiniai faktoriai, garantuojantys krovinių gabėjimo per Klaipėdos uostą efektyvumą ir patrauklumą. Klaipėdos uosto aptarnaujami rajonai siekia Baltarusiją, Rusiją, Ukrainą, Kazachstaną ir kitas šalis. Tačiau daugiausia uostu naudojasi Lietuvos verslininkai. Tikimės, kad stiprėjant ekonominai daugiau uosto paslaugų prieireiks ir Baltarusijos, Rusijos bei Kazachstano verslininkams. Kol kas Kazachstano krovinių bendroje

uosto krovoje tesudaro tik 3-4 proc. 2009 metais per Klaipėdos uostą krauta 165 tūkst. tonų krovinių“, – sakė E. Gentvilas.

Kalbėdamas apie investicinius projektus Klaipėdos uoste, E. Gentvilas paminėjo 2002 m. įgyvendintą didžiausią investicinį projektą – iplaukos kanalo rekonstrukciją ir išgiliinimą, atveritus naują Klaipėdos, kaip giliavandenio uostą, veiklos puslapį. Po šios rekonstrukcijos Klaipėdos uostas gali priimti 300 metrų ilgio ir 13,5 m grimzlés laivus. I uostą gali atplaukti ir krautis iki 150.000 DWT tanklaiviai ir iki 80.000 DWT sausakrūviai laivai.

Daugiau galimybų Klaipėdos uostui atsiras baigus statyti antrą konteinerių terminalą, kurio projektinis pajėgumas 200 tūkst. TEU, o aptarnaujamų konteinerių grimzle – 13 metrų.

Uosto ir Klaipėdos miesto centre išaugus keleivių ir krovinių terminalas, kuris bus sujungtas su automagistrale Klaipėda-Vilnius, sudarantį dalį IX B koridoriaus. Aštuoniolikos hektarų plote pastatytais terminale bus aptarnaujami ro-ro, ro-paks ir kruziniai



Ž. Žilinskas.

laivai. Vieni metu terminale galės būti aptarnaujami trys laivai.

Klaipėdos uosto tolesniams vystymui reikalingos naujos teritorijos ir didesni gyliai. Pagal Japonijos ekspertų parengtą studiją svarstoma galimybė statyti giliavandenį išorinį, natūralaus 17-17,5 m gylio uostą. Jis turėtų būti statomas į šiaurę nuo iplaukos vartų, priešais Melnragęs gyvenvietę. Jūroje, už 350 m nuo kranto, bus suformuota dirbtinė 1,5 km ilgio, 700 m pločio sala, kurią su dabartiniu uostu jungs automobilių kelias ir geležinkelis.

Siūlo keistis žeme

Pratęsdamas Klaipėdos uosto generalinio direktorius pranešimą, kuriame jis, be kita ko, užsiminė apie visuomeninio logistikos centro netoli Klaipėdos uosto statybą, logistikos kompanijos „WPA Logistics“ vadovas Žilvinas Žilinskas Kazachstano verslininkams pasiūlė netiketą bendradarbiavimo variantą – pasikeisti žeme logistikos centrų statybai.

Ž. Žilinskas Kazachstano verslininkams siūlo išskirti „WPA Logistics“ priklausančioje teritorijoje. Mainais logistikos centro kūrimui jis norėtų žemės sklypo Kazachstane. ■

Tarptautinės konferencijos "Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa", įvykusios 2010 m. sausio 29 d. Almatoje, **rezoliucija**

I. Šią rezoliuciją parengė tarptautinės konferencijos "Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa", įvykusios 2010 m. sausio 29 d. Almatoje, dalyviai. Konferenciją globojo Kazachstano ir Lietuvos užsienio reikalų bei transporto ir komunikacijų ministerijos.

II. Konferencijoje buvo išklausyti Lietuvos susisiekimo ministro Eligijaus Masiulio, Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministro Azato Bekturovo, Lietuvos Respublikos ministro pirmininko patarėjo Algirdo Šakalio, Rusijos Federacijos transporto ministerijos valstybės sekretoriaus, ministro pavaduotojo Sergejaus Aristovo, specialaus Kazachstano atstovo Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO) atstovo Vytauto Naudužo, Lietuvos ūkio viceministro Arnoldo Burkovskio, Kazachstano industrijos ir prekybos viceministro Erchato Iskalijevu, Lietuvos ambasadoriaus Kazachstane Romualdo Kozyrovičiaus, Kazachstano ir Lietuvos užsienio reikalų ministerijų atstovų, Lietuvos, Kazachstano, Rusijos ir Baltarusijos geležinkelį, IRU NVS regione, KAZATO, Klaipėdos uosto Lietuvos, Rusijos ir Kazachstano transporto ir logistikos kompanijų atstovų pranešimai.

III. Konferencijoje dalyvavo 184 delegatai, atstovaujantys 63 organizacijoms ir kompanijoms. Išskaitant pranešėjus ir diskusijų dalyvius, konferencijoje dalyvavo 217 žmonių.

IV. Ši rezoliucija pateikiama Kazachstano Respublikos, Rusijos Federacijos, Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos vyriausybų, transporto ir komunikacijų, industrijos ir prekybos ministerijų, užsienio reikalų ministerijų, IRU ir visų konferencijos dalyvių žiniui. Konferencijos dalyviai pateikė siūlymų, kurie turėtų padėti didinti Kazachstano, Lietuvos, Rusijos ir Baltarusijos transporto ir logistikos kompleksų konkurencingumą, būtent:

IV.1. Remti ir plėtoti prioritetines transporto ir tranzito veiklos gerinimo iniciatyvas Kazachstano ir Lietuvos pirmininkavimo ESBO metu. Kovojant su korupcija transporte, siūloma parengti Garbės kodeksą, sustiprinti pasienio tarnybų darbo kontrolę ir supaprastinti krovinių įforminimo pasienyje procedūras.

IV.2. Pritarti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos iniciatyvai įkurti tarptautiniuose transporto koridoriuose Rytai-Vakarai pietiniamame Baltijos jūros regione ir Europa-Azija tris visuomeninius logistikos centrus Vilniuje, Klaipėdoje ir Kaune kroviniams apdoroti tarp Azijos ir Europos, aktyviai padėti pritraukti privačias investicijas į kuriamus intermodalius logistikos centrus.

IV.3. Remti Rusijos transporto ministerijos ketinimą organizuoti bendrą transporto koridorių Kinija-Kazachstanas-Rusija-Baltarusija-Lietuva, nustatant vieninges tarifus, unifikuojant ir supaprastinant muitų, transportavimo, pasienio procedūras ir formalumus, kad krovinių lengvai pereiti pasienio postus.

IV.4. Aktyviai įtraukti transporto kompanijas į Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministerijos rengiamas iniciatyvas tobulinti transporto ir logistikos sistemą bei atgaivinti Šilko kelią.

IV.5. Rekomenduoti transporto kompanijoms tapti asociacijos Rytai-Vakarai narėmis. Šios asociacijos iniciatyvinės grupės deklaraciją partnerystės pagrindu 2009 m. gruodžio mėn. Vilniuje pasirašė Lietuvos, Ukrainos, Baltarusijos, Švedijos ir Europos transporto organizacijų ir Europos intermodalinės asociacijos atstovai.

IV.6. Įtraukti transporto įmones į naujos Eurazijos autotransporto iniciatyvos IRU-NELI (Šilko kelio atkūrimo) monitoringą, kuris yra jūrinių maršrutų alternatyva, kai būtina greitai nuvežti automobiliais brangius ir greitai gendačius krovinius iš Kinijos Liaudies Respublikos (KLR) į Europą.

Kazachstano Respublikos muitų komitete išspręsti klausimą dėl automobilių pralaidos pasienyje su KLR darbo organizavimo ištisą parą, nes šiuo metu muitai įforminami tik 5-6 darbo valandas, išskaičiuojant ir pietų pertrauką, o tai yra kliūtis krovinių transportavimui iš Pietryčių Azijos ir Kinijos į Kazachstaną, Centrinę Aziją ir Europą.

IV.7. Padėti įvesti ir remti naujas spartaus muitų įforminimo technologijas, tokias kaip elektroninis deklaravimas ir elektroninių parašų pripažinimas.

IV.8. Supaprastinti tranzitinį krovinių, gabenumą su TIR Carnet knygelėmis, patikrą. TIR konvencija, kurios dalyvės yra Kazachstanas, Rusija, Lietuva ir Baltarusija, numato, kad tranzitiniam krovinių, vežamų pagal TIR konvencijos taisykles, patikra turi būti atliekama tik išimties atvejais.

IV.9. Siekiant stiprinti konkurenciją ir bendradarbiavimą, rekomenduoti aktyviai diegti darbe ir verslo procesuose *on-line* portalus, kurie pagreitina pasikeitimą informacija ir transporto dokumentų įforminimą. Platinti ir diegti verslo modelius kaip modernius logistinius sprendimus.

IV.10. Pasinaudoti intermodalaus traukinio "Vikingas" (Ukraina-Baltarusija-Lietuva: Odesa-Iljičiovskas-Klaipėda) patirtimi, organizuojant konteinerių traukinius, formuojamus kroviniams gabenti iš Azijos į Europą, kaip racionalų logistikos sprendimą geležinkelio transporte. Pritarti kompanijos "Kazachstan Temir Žoly" iniciatyvai sudaryti palankias tarifų sąlygas Kazachstano importiniams kroviniams, gabeniams per Baltijos uostus, ir tranzitiniams kroviniams, gabeniams per Dostyko geležinkelio pasienio ruožą.

IV.11. Aktyviai panaudoti uostų, kaip patikimų logistikos grandžių kroviniams transportuoti iš Azijos į Europą, galimybes.

IV.12. Propaguoti projektą 3D ("Družba"-Dostyk-Alašankou-"Družba"), kuriame planuojama plėtoti infrastruktūrą ir paleisti režiminį traukinį su krovinių, gabenumą Muitų sajungos (Rusija, Kazachstanas, Baltarusija) teritorijoje, dokumentų įforminimu per 30 minučių.

IV.13. Atsižvelgiant į KLR, kaip didžiulės vartojimo rinkos galimybes, organizuoti transporto srautus. Pasiekti šimtaprocentinį tranzitinio laiko efektyvumą, gabenant krovinius iš KLR į Europą, mažinant riedmenų prastovas pasienio perėjose (šiuo metu neproduktivus laikas siekia 45 proc.).

IV.14. Pasirenkant maršrutus ir koridorius atsižvelgti į 4 svarbiausių dalykius – greitį, kainą, kokybę ir krovinių saugumą.

IV.15. Pritarti tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA bei Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupės "TL NIKA Group" iniciatyvai kasmet organizuoti tarptautines logistikos konferencijas.



Logistikos plėtojimo perspektyvos atkuriant pasaulio ekonomiką



Vytautas Varasimavičius

Lietuvos ir Kazachstano logistikos kompanijų grupės „TL NIKA Group“ vadovas



pardavimams. Todėl, plėtojant ekonomiką, logistikai turi būti skiriamas strateginis vaidmuo. Pagrindinis to verslo uždavinys – optimizuoti kompanijų išlaidas. O tai dabartinėmis rinkos sątingio sąlygomis rimtas konkurencinės pranašumas.

Preliminariais vertinimais, trijų šalių bendros pastangos sustiprinti maršrutą Lietuva-Rusija-Kazachstanas per artimiausius trejus metus padės 20 proc. padidinti tranzitinių krovinių apimtis.

Visais lygiais optimizuoti verslo procesus

Nepaisant koridoriaus Lietuva-Kazachstanas transporto kompanijų vadovų pastangų, logistikos infrastruktūros raida šiame maršrute vyksta chaotiškai.

Nepakankamas informacinis ryšys tarp įvairių logistikos krypčių ypač probleminis yra dabar, kai prioritetinė ekonomikos plėtros kryptimi pripažinta integracinė logistika, užtikrinanti nuolatinį krovinių judėjimą pagal suderintą transporto koridorių schemą. Nėra bendros informacinių aplinkos, todėl ekspeditoriai neturi galimybės iš anksto planuoti sinchroninius gretutinių transporto rūšių ir kitų krovinių transportavimo dalyvių veiksmus.

Norintiems ištvirtinti šiame versle investuotojams dažniausiai trukdo akivaizdžios kliūties: pavyzdžiu, Rusijos įstatymai nemumato elektroninio dokumentų tvarkymo normų, todėl elektroniniai dokumentai (elektroninės sąskaitos faktūros) neturi jokios juridinės galios, nors tokios normos galėtų gerokai supaprastinti logistikos kompanijų darbą, sumažinti išlaidas ir paspartinti užsakymų vykdymą, ypač kai kalbama apie importą.

Bet kurio sandorio opausingia vieta – prekių ir krovinių įforminimas muitinėse. Todėl Pasaulinė Prekybos Organizacija, tarpyvriausybinės komisijos pastaraisiais metais ypatingą dėmesį skiria tam, kad muitinių procedūros būtų maksimaliai skaidrios ir operatyvios, kad būtų išvengta korupcijos rizikos, kad šioje sferoje būtų įdiegtos naujausios technologijos. Po tarptautinių konsultacijų dėl dokumentų įforminimo muitinėse standartų buvo priimtas vadinamasis

muitinių elektroninis prekių ir krovinių deklaravimas. Jis padės verslininkams, siunčiantiems ir gaunantiems krovinius, apsieiti be nereikalingo popierizmo, o dokumentus sutvarkyti nešeinant iš kontoros. Tai palegynis ir muitininkų darbą, nes jie dažniausiai dūsta nuo popierių gausybės.

Svarbus aspektas – saugumas

Elektroninis deklaravimas padės užtikrinti saugumą kur kas geriau nei tradiciniai muitinių darbo metodai. Suprantama, jog elektroniniai dokumentai, skaitmeniniai parašai ir kitos naujovės paspartins krovinių ir prekių pralaida per sieną, sumažins patikros išlaidas ir padės gerokai padidinti krovinių apyvartą.

Todėl būtina artimiausiui metu sukurti visą kompleksą logistikos priemonių kryptimi Lietuva-Rusija-Kazachstanas, tarp kurių būtų išspręstos problemas, susijusios su muitinių įstatymu ir tarifų politikos tobulinimu, tranzitinių krovinių įforminimo procedūrų supaprastinimu. Taip pat būtina sukurti įvairių transporto šakų technologines tarpusavio veiksmų schemas. Suinteresuotos šalys turėtų pasirašyti susitarimus dėl transporto koridoriaus ir jo atšakų įkūrimo bei funkcionavimo.

Minėtoje sferoje iki šiol nėra suformuluota bendra tarpyvriausybinė politika, ir ji neturi apsiriboti vien tokiai objektų biudžetiniu finansavimu, tam reikia įvairių priemonių, susijusių su valstybiniu reguliavimu, valstybės ir privataus sektorių partnerystės organizavimu, o kai kuriais atvejais – ir mokesčiniu skatinimu.

Krovinių savininkų noras didinti konkurenčingumą mažinant prekių gabėnimo kainas verčia transportininkus taikyti naujas logistikos technologijas. Šiuo metu Rusijoje ir Kazachstane logistikos paslaugos dažniausiai teikiamos krovinių vežimui ir ekspedijavimui. Tačiau prekybos tinklų plėtra ir naujų investuotojų atėjimas atveria kelią kompleksinei logistikai.

Reikalinga informacinė sistema

Svarbu sistemingai žengti į integraciją, vadovaliujantis ekonominiais ir norminiais teisės mechanizmais. Tokia integracija gali būti įgyvendinta, jeigu didžiuosiuose transporto punktuose bus kuriami koordinaciniai logistikos centrai.

Šiuos veiksmus iš dalies stabdo tai, kad nėra tokio instrumento, kuris padėtų krovinių savininkams, gelezinkeliams, gretutinėms transporto šakoms, ekspeditoriams ir kitiems



Rytų Azija ir Europa: alternatyvios schemas

Jevgenijus Kimas

EAT kompanijos tarptautinės plėtros skyriaus vadovas

Integruotis į Eurazijos transporto sistemą

Nuo Didžiojo šilko kelio laikų iki šių dienų prekių efektyvaus gabentimo iš Rytų į Vakarus klausimas darosi vis aktualesnis ir užima svarbią vietą dabartinės logistikos nišeje.

Ekspertų vertinimais, prekių apyvarta tarp Europos ir Rytų Azijos šalių 2007 metais sudarė per 700 mlrd. JAV dolerių, o 2010 metais prognozuojama pasiekti 1 trln. JAV dolerių. Suprantama, globali finansinė krizė šiek tiek pakeitė prekių apyvartos tarp dviejų regionų vertinimus, bet jau dabar matyti teigiamos tendencijos, pasireiškiančios didėjančiais krovinių srautais ta kryptimi.

Nepaisant akivaizdžios pažangos transporto sistemoje, kai derinami jau veikiantys maršrutai, integruojamos naujos informacinės technologijos ir tobulinama logistikos infrastruktūra, krovinių gabentimo sistema vis dar tebéra nepakankamai lanksti, o kai kada net problemiška. Tą problemiškumą ir kai kurios sudėtingumus galima paaškinti objektyviais ir pagrįstomis priežastimis.

Pirma, ribotas optimalių prekių gabentimo maršrutų iš Rytų Azijos į Europą pasirinkimas. Šiuo metu yra tik du pagrindiniai maršrutai – jūra per Sueco kanalą ir Transsibiro geležinkelį.

Antra, administracines kliūties – ilgai trukantys dokumentų iforminimai pasienyje, nepagrastos transporto vienetų patikros ir kitos panasios priežastys.

Trečia, tranzito šalyse silpnai išvystyta žemės transporto aptarnavimo infrastruktūra, kai nėra modernių logistikos centrų, bloga kelių būklė ir nepatenkinama pralaida pasienio perėjose.

Šiuo metu per 90 proc. krovinių srautų iš Azijos į Europą aptarnauja jūrų laivybos kompanijos, o pajamos, gauamos iš tranzitinių krovinių vežimo, dabar siekia 50 mlrd. JAV dolerių.

Pasak Kazachstano valstybės vadovo, "svariausias Kazachstano transporto ir komunikacijų komplekso uždavinys tebéra integruotis į Eurazijos transporto sistemą, tinkamai pasinaudoti šalies geostrategine padėtimi, kaip tranzito tiltu tarp Europos ir Azijos" (iš Kazachstano prezidento N. Nazarbajevo kreipimosi į tautą).

Pritraukti tranzitinių krovinių srautus intermodalių transportavimų principu

Todėl svarbiausias Kazachstano EAT kompanijos uždavinys – sukurti nacionalinį prekės ženkla, kuris asocijuotusi su gera paslaugų kokybe transporto logistikos srityje. Turėdama didelę darbo patirtį, kompanija EAT stengiasi padėti igyvendinti pasirinktą valstybės ekonominių raidos kursą, nukreiptą didinti šalies tranzito potencialą.



J. Kimas.

Todėl pastaruosius penkerius metus kompanija ieškojo ir kūrė įvairius krovinių srautų diversifikavimo minėta kryptimi variantus, ir to darbo rezultatai netrukė pasireikšti.

Mes sukūrėme vieną iš alternatyvių variantų, kaip pritraukti tranzitinių krovinių srautus intermodalių transportavimų principu, ir tai gali būti pirmoji kregždė racionaliai panaudojant KR tranzitinį potencialą. Pagrindinis tikslas – sutrumpinti krovinių gabentimo iš Rytų Azijos į Europą laiką minimaliai didinant transportavimo kaštus.

Šiam projektui igyvendinti buvo pastatytas ir pradėtas eksplotuoti pirmasis multimodalus A klasės krovinių terminalas "EAT Kargo" Almatos tarptautinio oro uosto teritorijoje.

Šis terminalas padeda sumažinti multimodalių vežimų savikainą, sutrumpinti krovinių apdorojimo laiką, nes vienoje teritorijoje integruotas kelių rūšių transportas. Be to, čia efektyviai veikia krovinių gabentimo iš įvairių pasažių vietų į Kazachstaną logistikos schemas ir tranzito operacijos.

Manoma, kad Kinijos teritorija krovinių srautas bus organizuotas automobilių keliais arba geležinkelio iki multimodalaus krovinių terminalo Almatoje, toliau krovinys perkraunamas į orlaivius ir gabenamas į Europą.

Pagal schemą "geležinkelio transportas – oro transportas" tranzitinis krovinių gabentimo laikas bus 18-20 dienų, o vidutinė kaina – 2 doleriai 20 centų už 1 kilogramą krovinio.

Pagal schemą "autotransportas – oro transportas" krovinys bus gabenamas 10 dienų, o tarifas klientui bus 3 doleriai 10 centų už 1 kilogramą.

Šios krovinių gabentimo schemas turi visas prielaidas tapti nauju alternatyviu maršrutu, jungiančiu Rytų Aziją su Europa. Juk iš esmės jis bus lyg ir tarpinis tarp brangaus, bet spartau krovinių gabentimo oru, ir nebrangaus, bet daug laiko atimančio krovinių gabentimo sausuma ir jūra.

Suprantama, kad šiai krypciai plėtoti būtinas visų šalių – muitinių, logistikos operatorių, prekybos atstovų ir kt. – dalyvavimas.

krovinių transportavimo grandinės dalyviams organizuoti optimalius tarpusavio veiksmus. Jie padėtų užtikrinti konkurencinius pranašumus gerinant teikiamu paslaugų kokybę, geriau panaudojant infrastruktūrą, riedmenis, mažinant rizikos veiksnius. Nuostolių dėl vagonų prasto vų "pamestuose" traukiniuose, prailgusių krovinių pristatymo terminų patiriamą ir uostuose, ir pasienio perėjose.

Ikūrus informaciniu požiūriu susijusių transporto mazgų sistemas visame Baltijos šalių-Rusijos-Kazachstano maršrute, padidės krovinių savininkų aptarnavimo efektyvumas, lanksčiau bus reaguojama į kintančią rinkos konjunktūrą, taip pat ir į sezoninius krovinių transportavimo ir paslaugų teikimo svyrapimus.

Transporto dalyvių darbo organizavimas pagal kontraktus su didžiulių šalių tarpusavio suinteresuotumu ir atsakomybe, kai bus pradėti taikyti gana dideli mokesčiai už laivų ir vagonų prastovas, padės logistikos centruose plėtoti infrastruktūrą, užmegzti glaudesnį geležinkelinių ir uostų bendradarbiavimą, pašalinti "pamestų" traukinų problemą, optimizuoti krovinių vežimą automobiliais.

Ekonominės krizės pliusai

Dažniausiai logistikos centrai vienija visų rūšių veiklą, susijusią su krovinių transportavimu ir logistika. Grindžiami konkurencijos principais, jie atviri privatiems ir valstybiniams vežėjams, taip pat ir bendradarbiavimui su įmonėmis bei kompanijomis. Beje, tok objektas turi veikti įvairių transporto rūšių integralinio logistikos operatoriaus principais, kad būtu galima racionaliai organizuoti transportavimą klientų ir vežėjų interesais ir didinti transportavimo efektyvumą.

Šiuo metu kurti transporte tokias sistemos sunku dėl įvairių priežasčių. Iš jų reikia paminėti nepakankamai efektyviai naudojamus logistikos principus, o būtent: trūksta sistemingumo ir kompromisu. Be to, ne visada paisoma visų krovinių gabentimo įvairoiomis transporto rūšimis grandžių proporcings priežiūros.

Logistika padeda kompleksiškai ir sistemingai dirbti visais apyvartos sferos etapais: "tiekimas-gamyba-laikymas-paskirstymas-transportavimas-paklausa-vartojimas". Todėl materialinis ir techninis aprūpinimas, transportavimas tampa neatskiriamais gamybos proceso elementais, o tai iš esmės keičia minėtoje sistemoje efektyvumo vertinimo kriterijus.

Ar galės krizė skatinti modernizuoti logistiką, atsižvelgiant į tai, kad akivaizdžiai kinta rinkos konjunktūrą?

Anot logistikos kompanijų klientų, neplanuotas pristabdymas šakai gali būti naudingas, atsiranda laiko persitvarkyti, peržiūrėti strategiją ir pamatyti trūkumus versle, apie kurį dar prieš pusantį metų buvo manoma, pavyzdžiu, Rusijoje ir Kazachstane, kad jis vienas dinamiškiausiai besivystančių verslų.

Formuojant išėjimo iš krizės strategiją, kai kurioms šakoms, tarkim, konteinerių logistikai, atsiveria naujos galimybės. Bet, antra vertus, praktika rodo, kad galima tikėtis ir "chroniškų ligų", kurios buvo nepastebimos ekonomikos augimo metais, paastrėjimo.



Didžiojo šilko kelio atkūrimas

Teodoras Kaplana
KazATO generalinis sekretorius

Jūrų transportas pristabdė Šilko kelią

Šilko kelias, gimus II amžiuje p. m. e., iš esmės nustojo veikti XVI amžiuje, kai prasidėjo veržli jūrų transporto plėtra ir atsirado daugybė sienų.

Ir tik XIX amžiaus pabaigoje jis pradėjo atgimti. Terminą "Didysis šilko kelias" įvedė vokiečių geografas Richthofenas tik 1977 metais.

1891 m. sausio 25 d. buvo ikurta Žarkento ir Zaisano (dabar Korgaso ir Maikapčagajo) muitinės, o pradėjus veikti Turkestano-Sibiro geležinkelui, nuo praėjusio šimtmečio ketvirtuojo dešimtmečio vidurio Kinija jau galėjo susisekti su kitomis šalimis.

Sary Ozeko geležinkelio stotyje, esančioje už 200 km nuo Kinijos sienos, buvo pastatyti sandėliai, o prie sienos, Žarkento gyvenvietėje, organizuota autotransporto įmonė.

Iš pradžių transporte vyraudo Kinijos kryptis. Importiniai kroviniai Kinijai buvo vežami geležinkelio iki Sary Ozeko stoties, o paskui autotransportu iki Chargoso, kur buvo perkraunami į Kinijos automobilius ir vežami į šalies gilumą.

Naujoji Eurazijos iniciatyva

Atgaivinti Didįjį šilko kelią paskatino Tarptautinės automobilių transporto sąjungos naujoji Eurazijos iniciatyva (NELTI).

2005 metų rudenį Tarptautinės automobilių transporto sąjungos pastangomis projekto NELTI pagrindu buvo organizuota pirmoji demonstracinė automobilių vilkstinė maršrute Pekinas-Chargas-Astana-Maskva-Ryga-Vilnius-Berlynas-Briuselis. Vilkstinėje dalyvavo Kazachstano, Rusijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos vežėjai.

Šis projektas buvo galingas impulsas aktyviai atgaivinti Didįjį šilko kelią. Dabartinėmis sąlygomis Šilko kelio atkūrimo idėja gerokai platesnė už jo senovės maršrutų reanimavimo sąvoką: tai reiškia sukurti iš esmės naują efektivų tarptautinį tranzitinį Eurazijos transporto koridorius.

Žemės transporto priviliumai

Iš Kinijos į Kazachstaną ir tranzitu per Kazachstaną žemės transportu 2009 metais jau pervežta daugiau kaip 4 mln. tonų įvairių prekių, iš jų 1 mln. tonų automobilių transportu.

Šiuo metu Šilko kelio maršrutas per penkias pasienio perejamas tranzitu per Kazachstaną automobilių transportu vežamos įvairios prekės i



T. Kaplana.

Rusija, Ukraina, Moldova, Užkaukazės respublikas, Centrinės Azijos ir Baltijos šalis. Jau sukaupta nemaža tokį gabenumų organizavimo patirtis.

Nepaisant to, kad Kinija nėra Konvencijos TIR dalyvė, tie gabenumai, pradedant Kazachstano muitinės teritorija, realizuojami pagal TIR sistemą.

I minėtas šalis dažniausiai gabemamos Vakarų Kinijoje pagamintos prekės. Vakarų Europos šalys kol kas tebeimportuoja prekes jūra iš Centrinės ir Pietryčių Kinijos rajonų.

Manau, kad greitai investuotojai, Vakarų Europos importuotojai, taip pat Kinijos kompanijos eksportuotojos įvertins žemės transporto priviliumus, ims gaminti eksportuojamą produkciją jau veikiančiose arba naujose Vakarų Kinijos įmonėse, o tai padės gerokai padidinti Kinijos prekių vežimą antžeminiu transportu.

Reikalinga valstybinių ir privačių kompanijų partnerystė

Didinti prekių transportavimą Šilko keliu neįmanoma be aktyvių logistikos ir ekspeditorių kompanijų veiklos. Jos turi realiai padėti importuotojams ir eksportuotojams pasirinkti geriausius maršrutus ir prekių srautus kryptimi Kinija-Centrinė Azija-Europa. Šiuo metu Kazachstane organizuojamos logistikos kompanijos, kurios planuoja statyti perkovos centrus pasienyje su Kinija. Ypač didelis bus Tarptautinio pasienio bendradarbiavimo centras Korgase.

Gyvenimas pateikia daugybę įrodymų, kad igyvendinti tokius didžiulius projektus, koks yra

Didžiojo šilko kelio atkūrimas, rinkos ekonomikos šalyse neįmanoma be gerai organizuotos valstybinių ir privačių kompanijų partnerystės. Daugumoje šalių automobilių transportas yra privati nuosavybė. Patirtis rodo, kad valstybinės autotransporto įmonės tiesiog neatlaiko konkurenčijos su privačiu sektoriumi ir bankrutuoja. Tačiau be efektyvių valstybinių organų veiksmų neįmanoma organizuoti tarptautinių vežimų. Kompetentingi organai turi užtikrinti šalies prisijungimą prie tarptautinių konvencijų ir sutarcių, pasirašyti dvišalius arba daugiašalius tarpyvriausybinius susitarimus, laiku nustatyti kvotas, nuolat tobulinti transporto infrastruktūrą, šalinti įvairias administracines kliūties tarpautinio transportavimo kelyje.

Kazachstano transporto operatorių indėlis į Didžiojo šilko kelio atkūrimą yra nemažas todėl, kad mūsų šalyje gerai organizuota privačių įmonių partnerystė su KR transporto ir komunikacijų ministerija, KR finansų ministerijos muitų komitetu ir kitaip kompetentingais Kazachstano Respublikos organais.

Kazachstano transporto ir komunikacijų ministerija atlieka didžiulį darbą tiesiant naujus ir rekonstruojant veikiančius automobilių kelius. Pastaruoju metu šieems tikslams kasmet skiriamo po milijardą JAV dolerių.

Konferencija buvo naudinga

Konferencija "Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa" buvo labai naudinga transporto operatoriams. Ji patvirtino didžiulį automobilių transporto potencialą plėtojant prekybinius ir socialinius ryšius Eurazijos žemynė.



Logistikos tinklai



Markas Milaras

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

Tinklų jėga

Pasaulio verslui tiekimo grandinės tampa konkurencinio pranašumo šaltiniu. Prekių ženklams reikia tiekimo grandinių, padedančių produktui greičiau ir efektyviau pasiekti rinką. Verslas darbar konkuruoja savų tiekimo grandinių valdymo galimybėmis.

Tačiau vis didėjantis tiekimo grandinių sudetingumas dėl nuolat vykstančios globalizacijos kartu su didesniu užsakomosios logistikos (*authorsingo*) lygiu reiškia, kad šiuolaikinės tiekimo grandinės dabar įtraukia daugelį organizacijų iš įvairių šalių ir pateikia naujus valdymo iššūkius klientams ir paslaugų tiekėjams.

Tiekimo grandinės kūrimas

Klientai pripažista, kad joks vienas logistikos paslaugos tiekėjas negali atitikti visų tiekimo grandinės poreikių globaline prasme. Todėl jie stengiasi pasirinkti geriausius daugelio paslaugų tiekėjus – ieško pagrindinių paslaugų tiekėjų pagal geografinę vietą, produktų tipą (didelės vertės elektronikai, greitai gendantčiomis prekėmis), reikiamas paslaugas (grąžinimas gamyklių, mažmeniniams paskirstymui, reversinei logistikai) ir transportavimo modą (krovinių gabėjimas oro, vandens ar sausumos transportu).

Daugelio iššūkių, įeinačių į daugialypį logistikos paslaugų tiekėjų valdymą, modelis yra 4PL – keturių dalų logistika, kur kompanija paskiria ketvirtą šalį valdyti kitų trijų šalių paslaugų tiekėjų veiksmus. 4PL galėtų būti ne turtu parenta paslaugų valdymo kompanija, pavyzdžiu, kaip „IBM Global Services“, „Accenture“ ir t.t.

Kiekvienas būdas turi daugybę iššūkių dėl šalių pasipriešinimo atvirai dalintis informacija su kita is tiekimo grandinės partneriais. Ši informacija 4PL reikalinga tam, kad efektyviai valdytų tiekimo grandinę. Tai viena iš priežasčių, kodėl bendros tiekimo grandinės valdymas yra taip sunkiai pasiekiamas praktikoje – dėl nuolatinio organizacijų nenoro atvirai dalintis savo duomenimis ir informacija su kita is tiekimo grandinės dalyviais, kurių dauguma yra arba mano esą konkurentai. Tai yra labai praktiškas priminimas to faktu, kad yra du žodžio „bendradarbiavimas“ apibrėžimai žodyne: dirbtu su kitu ar kita is ben-drame projekte; noriai padėti priėsiui!

Krovinių tinklai

Tuo tarpu, kai 4PL modelis dėl daugialypų paslaugų tiekėjų sujungimo į vieną tiekimo grandinės tinklą yra kliento vadovaujamas ir valdomas, kita stambesnio bendradarbiavimo kryptis logistikos ir transporto sektoriuje yra krovinių tinklai. Čia patys paslaugų tiekėjai parenka norimus partnerius, su kuriais jie dirbs kartu, kad pasiūlytų konkurencingus sprendimus klientams.

Tai vis labiau dominuoja krovinių ekspedijavimo sektoriuje, kur SME krovinių ekspeditoriai dalyvauja narystės „klubuose“ ar „tinkluose“ tam, kad išsiveržtų pirmyn dėl partnerystės su kita krovinių ekspeditoriais. Visų jų tikslas – pasiūlyti klientams paslaugas „nuo durų iki durų“. Pavyzdžiu paimkime krovinių ekspeditorius, esan-

čius Čingdaou, kurių klientui, vežančiam prekes į Filipinus, reikia vietinio krovinių ekspeditoriaus partnerio Maniloje, galėsiantį užsiimti krovinių nugabenimui iki paskirties vienos.

Pavyzdžiu gali būti nepriklausomų multimodalinių krovinių ekspeditorių, dirbančių su generaliniu kroviniu, aljansas „Combined Logistics Networks“ (CLN). Jis turi daugiau nei 400 narių visame pasaulyje. Panašiai interne-to pagrindu dirba kompanija „Shippingpoint.com“, internetu teikianti išsamias tiesiogines paslaugas tokioms pasaulyje žinomoms krovinių kompanijoms, kaip „Directory Listings“ (direktorijų sąrašų sudarymas), „Schedule Enquiry Portal“ (grafikų sudarymo portalas) ir „Latest News“ (paskutiniosios žinių).

Skirdami ypatingą dėmesį galimiems ryšiams su Kinija, „China Logistics Club“ (CLC) reguliariai savo nariams rengia konferencijas Kinijos miestuose, kad jie galėtų susitikti ir sukurti bei plėtoti verslo ryšius, kurti bendrą tinklą. Be to verslo renginiu.

Valdomo transporto tinklo Kinijoje pavyzdys

Geriausiu valdomo transporto tinklo pavyzdžiu Kinijoje yra logistikos paslaugų tiekėja „ST Anda“ („Toll Azija“ nare). Išikūrusi Šenzenye, „ST Anda“ stambesniems mažmenininkams ir vartojimo prekių kompanijoms visoje Kinijoje teikia vietinių krovinių distribucijos tinklo paslaugas. Kiekvieną dieną į saugyklas ir sandėlius daugiau nei 500 miestų ji pristato per tūkstantį krovinių. „ST Anda“ gali tai atlikti, nes valdo daugiau kaip simto transporto subrangovų tinklą.

Per paskutiniuosius 18 mėnesių generalinis vadovas Peteris Greis (Peter Grace) sėkmingai sumažino transporto kompanijų skaičių nuo 217 iki 130 ir toliau ketina jį mažinti. Vienas iš kliūčių tolimesnėi racionalizacijai vykdyti yra lokalizuota ir fragmentiška transporto paslaugų tiekėjų prigimtis. Jie nenori plėsti savo paslaugų į regionus ir provincijas. „ST Anda“ monitoringo ir valdymo veiklos ekspertizė įrodo, kad daugialypų transportavimo paslaugų tiekėjai yra sėkmingos mažmeninės tiekimo grandinės vykdymo pagrindas.

Pasipriešinimo įveikimas

Bendros tiekimo grandinės valdymas, ar jis įjungtų daugialypį transporto tiekėjų valdymą, sujungdamas su kolegomis iš krovinių tinklų, ar būtų vienas iš 4PL valdymo modelio, yra susijęs su daugialypiais vienetais, kurie susivienijo vienam tikslui – kad tiekimo grandinės sėkmingai dirbtų klientų labui.

Šie modeliai nėra be trūkumų, tačiau į prie-kį žiūrintys krovinių ekspeditoriai ir logistikos kompanijos mato didelę naudą dalyvaudami šiuose bendruose tinkluose tam, kad tiekimo grandinės efektyviai pristatyta krovinių. Buvimas neatskiriamas tinklų dalimi leidžia jiems daugiau dirbtį verslui nei jie galėtų padaryti nebūdami tinkle.



I. Templetonas ir M. Manomaitytė
turi didelių planų.

Kompanijai „airrail NEWS“ pirmininkaus įtakinga leidybos verslo asmenybė

Tarptautinis verslo leidinys „airrail NEWS“ paskyrė buvusį „Emap“ vadovą
Ianą Templetoną (Ian Templeton) kompanijos valdybos pirmininku.

I. Templetonas vadovavo Didžiosios Britanijos leidybos kompanijai „Emap“,
kurią 2008 metais pardavė kompanijai „Bauer“. Vėliau jis įkūrė ir iki šiol
vadovauja kompanijai „Temporal Solutions“.

Šiuo metu pasaulyje yra 17 specializuotų oro uostų traukinių ir apie 130 geležinkelijų jungčių su oro uostais. Per artimiausius dešimt metų dar bent trys šimtai tokų jungčių pradės veiklą. Vyriausybinėms organizacijoms, oro linijoms ir oro uostams atrandant tokią jungčių privalumus, mažinant kaštus, gerinant aplinkosaugos rezultatus bei keliant keleivių pasitenkimą, oro uostų geležinkelijų rinka sparčiai auga.

Per artimiausius penkerius metus yra numatyta pastatyti oro uostų geležinkelius visuose pasaulyje kontinentuose – Pietų ir Šiaurės Amerikoje, Afrikoje, Vidurio ir Tolimuosiuose Rytuose bei, žinoma, Europoje.

„Man labai įdomu įsitraukti į šią unikalą ir sparčiai augančią rinką bei grįžti į leidybą. Leidinys „airrail NEWS“ suteiks verslui milžiniškas galimybes per naujausią rinkos informaciją ir galimybę padėti suinteresuotoms pusėms pradėti dialogą“, – taip savo sprendimą priimti „airrail NEWS“ kompanijos pirmininko pareigas pakomentavo I. Templetonas.

„Labai džiaugiamės, kad komanda pasipildė dar vienu nariu su tokia įdomia leidybos patirtimi. „airrail NEWS“ nuolat plečia žinių apimtį pasaulinėje oro ir geležinkelijų rinkoje, tad mums labai svarbu išlaikyti kokybę kiekviename žingsnyje“, – pabrėžė leidinio redaktorė Mila Manomaitytė. ■



Keleivių pritraukimo sėkmės receptai Edinburge

Milda Manomaitytė
„airrail NEWS“ redaktorė

Kaip pritraukti keleivius ir juos išlaikyti ekonominės krizės metu? Šis klausimas užgriuvo oro ir geležinkelijų vežėjus kaip nelaukta cunamio bangą. Kovo 18 dieną Škotijos sostinėje Edinburge vyksianti pirmoji tarptautinio oro uostų geležinkelijų leidinio „airrail NEWS“ konferencija yra paruošusi net keletą sėkmės receptų, kaip išlaikyti ir net išplėsti verslą sunkmečiu.

Praėjusių metų rugpjūtį atidaryta geležinkelio linija „Canada Line“, jungianti Vankuverio oro uostą ir miesto centrą, jau per pirmuosius veikimo mėnesius pranoko geriausias keleivių vežimo prognozes. Markas Devlinas (Marc Devlin), liniją valdančios bendrovės „SNC Lavalin“ viceprezidentas, kalbės apie šio projekto svarbą gerinant žiemos olimpinį žaidynių lankytoujų susisiekimą ir ateities planus.

Malaizijos „KLIA Ekspres“, Norvegijos „Flytoget“ ir Didžiosios Britanijos „Heathrow Express“

oro uostų ekspresų vadovai pasakos, kaip bagažo registracija, VIP paslaugos, elektroninės bilietų pardavimo sistemos ir kitos keleivių aptarnavimo naujovės padėjo išpopuliarinti šių specializuotų oro uostų traukiniių reputaciją ir pasiekti, kad prekės ženklas būtų tokas pat žinomas kaip IKEA.

Oro linijų „easyJet“ generalinis direktorius Didžiosios Britanijos regionui Paulas Simonas (Paul Simmons) pasakos apie bendradarbiavimą su specializuotais oro uosto traukiniais ir šios sąjungos įtaką kompanijos verslo plėtimui.

Barbara Jensen, Pietų Afrikos oro uosto geležinkelio projekto „Gautrain“ komunikacijos ir rinkodaros vadovė, kalbės apie socialinių tinklų ir modernaus interneto įtaką informuojant piliecius apie projekto eigą ir pritraukiant būsimus lojalius keleiviaus.

Atskira konferencijos sesija bus skirta apžvelgti modernių technologijų pritaikymą, kad būtų galima geriau pažinti geležinkelijų, oro linijų ir oro uostų klientus. Kaip, pasitelkus mobiliosius telefonus, pagerinti keleivių informavimą, padidinti oro uostų pelną ir pagerinti klientų pasitenkinimo reitingus.

Mancesterio oro uosto susisiekimo vadovas Bobas Longvortas (Bob Longworth) papasakos apie tai, kaip oro uostas pasikeitė atidarius multimodalinę geležinkelijų stotį ir kokią įtaką geras susisiekimas su kitais regionais turejo konkurenčinėje kovoje su kitais regiono oro uostais.

Leidinio „airrail NEWS“ konferencija „Oro uostų geležinkelijų keleivių pritraukimo ir išlaikymo strategijos“ suteiks unikalią galimybę susitikti su geležinkelijų rinkos lyderiais, oro uostų ir oro linijų vadovais.

„airrail NEWS“ – tai pirmasis ir vienintelis tarptautinis leidinys, apžvelgiantis geležinkelijų jungčių su oro uostais rinkos situaciją ir verslo galimybes.

Daugiau informacijos apie leidinį ir konferenciją galima rasti adresu www.airrailnews.com



Kruizas į Klaipėdą – galimybė gauti tai, kas atrodo neįmanoma

Julija Klejevskaja

Kodėl Klaipėda?

Nes čia jūsų laukia ypatinga kelionė.
Pamatykite tai, ko nesate matę, para-
gaukite, ko nesate ragavę, išmokite
to, kas teiks jums džiaugsmo.
Mūsų tikslas – kad Jūs patirtumėte
įvairių pojūčių.

Geriau kartą pamatyti negu dešimt kartų išgirsti

Pamatykite seniausią miestą Lietuvoje ir vieną seniausią rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, išskirianti unikaliu 18-ojo amžiaus fachverko stiliumi architektūra. Mieste galite aplankytи Pilies muziejų, įkurtą Memelburgo pilies vietoje, turtingą ekspoziciją turintį Lietuvos jūrų muziejų ir delfinariumą, unikalų Laikrodžių, Kalvystės, Mažosios Lietuvos muziejus, žymiąjā Anikės aikštę, taip pat senajį paštą, kurį garsina karilio-no skambėjimas.

Pasigrožėkite unikaliu gamtos kampeliu, jūros ir vėjo kūriniu bei aukščiausiomis, balčiausiomis ir gražiausiomis Šiaurės Europoje smėlio kopomis. Kuršių nerija yra įtraukta į UNESCO paveldo sąrašą. Čia įsikūrė nuostabūs kurortai su baltojo smėlio paplūdimiais ir pušų miškais.

Pažinkite dalelę Lietuvos istorijos apsilankę labai slapoje Sovietų Sajungos požeminėje atominių raketų bazėje, esančioje Plokštinės miške netoli Platelių ežero. Ją dvejus metus (1960-1962) statė 10 tūkst. kareivių, kastuvais iškasę keturias 27 m gylio raketų šachtas ir įrengę dviaukštį požeminį valdymo centrą. Šiuo metu bazeje įkurtas Militarizmo muziejus.

Pajuskite Lietuvos kaimo buiti, apsilankę kaimo sodybose, arba išmokite kepti tikrą lietuvišką duoną „Amatų mugėje“, kuri bus rengiama kiekvienam laivui atplaukus. Pramogų bus pa- siūlyta įvairiausių interesų žmonėms.

Kruizinio miesto raida

Klaipėdos kruizinės laivybos plėtra siejama su 2003 metais miesto centre pastatytu Klaipėdos kruizinių laivų terminalu. Prie terminalo krančių gali švartuotis iki 315 metrų ilgio, 45 m pločio ir 8,6 metro grimzės laivai.

Praejuši sezoną Klaipėdą aplankė 52 kruziniai laivai, kurie atplukdė per 33 tūkstančius keleivių.

Tikimasi, kad šie metai bus geresni nei praėjusieji, nes jau dabar į Klaipėdą atplaukti yra užsi-registravę 47 laivai. Tai daugiausia didieji laivai, gabenantys nuo 1500 iki 2000 keleivių. Laivai dar registruoja. Pirmojo laivo Klaipėdoje laukiama gegužės 17 dieną.

„Norint pritraukti daugiau turistų, būtina plėsti kruizų sektorius paslaugų spektrą. Viena iš tokų priemonių yra atnaujinta kruziniam laivams taikoma uosto rinkliavų nuolaidų sistema“, - sa-ko VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos rinkodaros skyriaus viršininkė Kristina Gontier.

Dėl 2008 metų liepą pradėtų taikyti nuolaidų pernai laivų padaugėjo. Nuolaidos, skatinančios atplaukti tą patį laivą kuo dažniau, pradedamos taikyti nuo antro (20 proc.) ir ketvirto (50 proc.) iplaukimo.

Senamiesčio verslininkų ir miesto savivaldybės iniciatyva parengtas senamiesčio gaivinimo planas daugelį renginių iš uždarų patalpų išves į atviras erdes..

Miestas gali pasigirti išpudingais „Memelio miesto“ ir „Jūros vartų“ projektais.

„Jūros vartai“ – išskirtinis Klaipėdos senamiesčio projektas. Įgyvendinus „Jūros vartų“ projektą, bus išplėstas uostamiesčio centras, visuomenei atverti vartai į jūrą ir Kuršių marias. „Jūros vartų“ traukos centro taps atgimstanti piliavietė – buvusios senosios Klaipėdos pilies atstatymas. Miestui bus sugražintos jos istorinės ištakos.

„Memelio miestas“ – tai dar vienas ambicingas projektas, vystomas buvusioje gamybinėje teritorijoje. Turėdamas priejimą prie uosto akvatorijos, „Memelio miestas“ ruosiasi aktyviai puo- selėti jūrinę dvasią – jo vizijoje numatyta vystyti



kruizinę laivybą, aptarnauti mažuosius laivelius ir jachtas, kurios bazuosis įkurtame jachtklube.

Šiuo metu centrinėje uosto dalyje statomas naujas Klaipėdos keleivių ir krovinių termina- las, kuris miesto architektūrą pagyvins ypatingos konstrukcijos statiniais. Terminalą numataoma pastatyt iki 2012 metų, panaudojant ES struktūrinių fondų lėšas. Terminalas aptarnaus keleivinius, kruziniai laivus bei ro-ro keltus.

Klaipėdos atspindys pasaulyje

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija nuolat dalyvauja tarptautinėse transporto parodo- dese ir konferencijose.

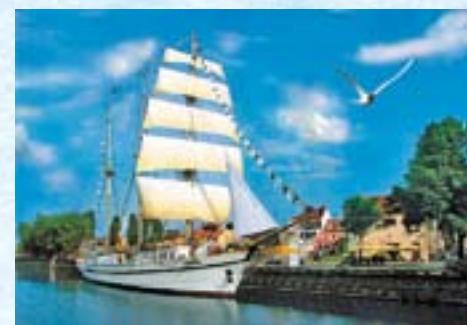
Kovo 15-18 dienomis Majamyje (JAV) vyks 26-oji paroda ir konferencija „Seatrade Cruise Shipping Convention 2010“, kurioje Klaipėdos miesto ir uosto jungtinė delegacija dalyvauja septintajį kartą.

Lietuvos uostamiesčio atstovai pristato Klaipėdos regiono patrauklumą bei išskirtinumą, siūlomas atrakcijas, uosto infrastruktūros plėtros projektus, taip pat sekmingai taikomą sumazintą rinkliavų kruziniam laineriams sistemą.

Paroda „Seatrade Cruise Shipping Convention“ pritraukia daugiau nei 11 tūkst. lankytojų ir apie 100 eksponentų iš daugiau nei 117 šalių.

Klaipėdos uosto atstovai taipogi dalyvauja kas dveji metai vykstančioje tarptautinėje kruzinio verslo parodoje „Seatrade Europe“ Hamburge (Vokietija).

Nuo 2002 m. Klaipėdos uostas yra aktyvus asociacijos „Cruise Europe“ narys. Uostas glaudžiai bendradarbiauja su kruzinii linijų kompanijomis, kelionių agentūromis, vietos ir užsienio žiniasklaida.



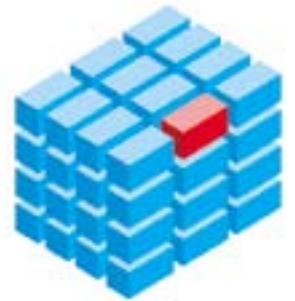


Konteinerių verslo ateitis bus aptariama Gdanske

Julija Klejevskaja

Pasaulio ekonomikos sulėtėjimas sukėlė milžiniškų problemų transporto sektoriuje ypač pasauliniam konteinerių sraute. Kovo 9-10 vyksiančioje konferencijoje bus aptarta tarpusavio ryšių ir įvairių sričių reikšmė konteinerių verslui. Specialistai kalbės apie Europos ir Baltijos regiono ekonomikos atsigavimo perspektyvas ir pasaulio ekonomiką 2009 metais bei aptars ateities prognozes.

Europos Sajungos politiką uostų atžvilgiu ir perspektyvas 2010 metais apžvelgs Martina Fontanet, Europos uostų organizacijos (ESPO) politikos patarėja. Investavimo į Gdansko uostą galimybes aptars Gdansko uosto rinkodaros ir plėtros direktorių Julianas Skelnikas (Julian Skelnik).



Baltic Container Conference 2010



Pirmosios konferencijos dienos tema: „Naujausių tendencijos ir ateities perspektyvos konteinerių laivyboje pasaulio, Europos ir Baltijos regiono mastu“. Po pranešimų dalyviai bus pakvieti diskusijai apie Baltijos konteinerių centro kūrimo būtinybę.

Antrają konferencijos dieną bus kalbama apie konteinerių srauto optimizavimo globalinėje ir regioninėje aplinkoje įtaką Baltijos rinkai. Diskusijų metu tikimasi aptarti ateinančių penkerių metų svarbiausius Baltijos regiono rinkos dalyvių uždavinius.

Susumavus diskusijų rezultatus, žiniasklaida bei įmonių atstovai bus pakvieti į pažintinę ekskursiją po Gdanską, siekiant parodyti šio uosto, kaip logistikos centro, vaidmenį, atskleisti šio miesto ekspedijavimo ir logistikos potencialą bei dalyvauti susitikime su Gdansko ekonominės plėtros agentūros vadovu Alanu Aleksandravičiumi. ■



2010 m. sausio mėnesio krovos apžvalga

Klaipėdos uosto krova padidėjo 14,1 proc., palyginti su 2009 m. sausio mėnesiu, ir siekė 2,5 mln. tonų (+313,0 tūkst. t). Pagal krovinių apyvartą Klaipėdos uostas aplenkė Rygos ir Ventspilio uostus, o nusileido tik Talino uostui. Birų ir suverstinių bei generalinių krovinių krova išaugo atitinkamai +52,7 proc. ir +21,7 proc., o skystų krovinių perpylimas sumažėjo 13,8 proc.

Didžiausias krovos augimas Baltijos uostuose pasiekta jungtiname Talino uoste. Per šių metų sausio mėnesį šiame uoste krauta 3,12 mln. t krovinių, t. y. 25,4 proc. daugiau negu 2009 m. sausio mėn. Konteinerių krova, skaičiuojant TEU, sumažėjo 8,2 proc. ir sudarė 10 875 TEU.

2010 m. sausio mėnesį Ventspilio uoste krauta 2,37 mln. t krovinių, o 2009 m. sausį – 2,63 mln. t, tai yra 10 proc. mažiau. Š. m. sausio mėn. Ventspilio uoste visai nekrauta konteinerių (2009 m. pirmajį mėnesį perkrauta 60 TEU).

2010 m. sausio mėn. Rygos uosto krova taip pat sumažėjo – iš viso šio uosto krova sudarė 2,19 mln. t krovinių, t. y. – 15,6 proc. mažiau negu 2009 m. sausį. 2010 m. sausio mėnesį anglies krova sudarė 35,6 proc. visos Rygos uosto krovos apimties.

Liepojos uoste 2010 m. sausio mėnesį taip pat pasiekta krovos augimas – iš viso krauta 311,1 tūkst. t krovinių, t. y. 24,5 proc. daugiau negu 2009 m. sausio mėn.

Konteinerių krova rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose, TEU

Uostas	Apimtis	2010/2009, %
	2009 01	2010 01
Sankt Peterburgas	87 255	112 290
Klaipėda	21 096	19 804
Kaliningradas	n. d.	n. d.
Ryga	15 351	16 172
Talinas	11 850	10 875
Ventspilis	60	0
Liepoja	14	0

Krova rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose, tūkst. t

Uostas	Apimtis	2010/2009, %
	2009 01	2010 01
Primorskas	n. d.	n. d.
Sankt Peterburgas	n. d.	n. d.
Talinas	2 486,1	3 117,8
Klaipėda	2 217,3	2 530,4
Ryga	2 594,9	2 189,0
Ventspilis	2 633,0	2 370,0
Kaliningradas	n. d.	n. d.
Liepoja	249,8	311,1

n. d. – néra duomenų

Pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos informaciją parengė J. Klejevskaja



Tarptautiniai apdovanojimai „Vėjų rožė“ įteikiti Almatoje



Pirmą kartą tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ kirto Lietuvos sieną ir nukeliavo į Kazachstaną.

Šių metų sausio 29 d. Almatoje įvykusios konferencijos „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ metu „Vėjų rožės“ ženklai buvo įteikti už nuopelnus logistikoje bei indėlių į šalių bendradarbiavimo stiprinimą.



Nominacijoje „Už indėlių į tarptautinį bendradarbiavimą“ apdovanotas Kazachstano transporto ir komunikacijų ministras Abelgazi Kusainovas.



Nominacijoje „Už inovatyviausią ir sėkmingiausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi“ apdovanota tarptautinė automobilių transporto sąjunga (IRU) už projektą „Naujoji Eurazijos autotransporto iniciatyva“ (NELTI).



Nominacijoje „Už indėlių į Kazachstano ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą“ apdovanotos Vytautas Varasimavičius, Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupės „TL NIKA Group“ vadovas.



Nominacijoje „Už indėlių į logistikos mokslo populiarinimą“ apdovanotas Ilja Segalas, Kazachstano nacionalinės ekspeditorų asociacijos direktorius.

Vakare įvykusioje iškilmingoje apdovanojimų ceremonijoje prizus ir diplomus laureatams įteikė Lietuvos transporto ministras Eligijus Masiulis ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė. Apdovanojimų ceremoniją vedė Kazachstano televizijos žvaigždė Serikas Akiševas.



Kazachstano transporto ministru A. Kusainovui skirtą apdovanojimą perduos viceministras A. Bekturovas.

V. Varasimavičius,
I. Segalas,
D. Larionovas



Eurasia
LOGISTICS
Windrose 2010

ORGANIZATORIAI

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

TL NIKA
GROUP
TRANSPORT & LOGISTIC



„Vējų rožēs” laureatai (iš kairēs į dešinē) D. Larionovas I. Segalas, V. Varasimavičius (ketvirtas), LR ambasadorius Kazachstane R. Kozyrovičius ir vakaro vedējas S. Akiševas.



RENGINIO GLOBĒJAI



Kazachstano
užsienio reikalų ministerija



Kazachstano
transporto ministerija



Lietuvos užsienio reikalų
ministerija



Lietuvos
susisiekimo ministerija



EUROPA
Delincenta praxis Observacionis
Excellit Virorum Academiarum
Regalis Scientiarum et Litterarum
alium et justius esse certius
unio latentes
G. de L'Isle Geog. Parisi
Secta manu in Officina
TOMVS. CORVS. LORVS.
Geog. et Chalcogr.
Ave Nostre.

Iškilmingo vakaro momentai.



RĒMĒJAI

VPA LOGISTICS

**Europe
Asia
Transit**
Logistics & Transport

INFORMACINIAI
PARTNERIAI

SHIPPING CHINA
中国海运集装箱
INTERCONTAINER JSC

airrailNEWS



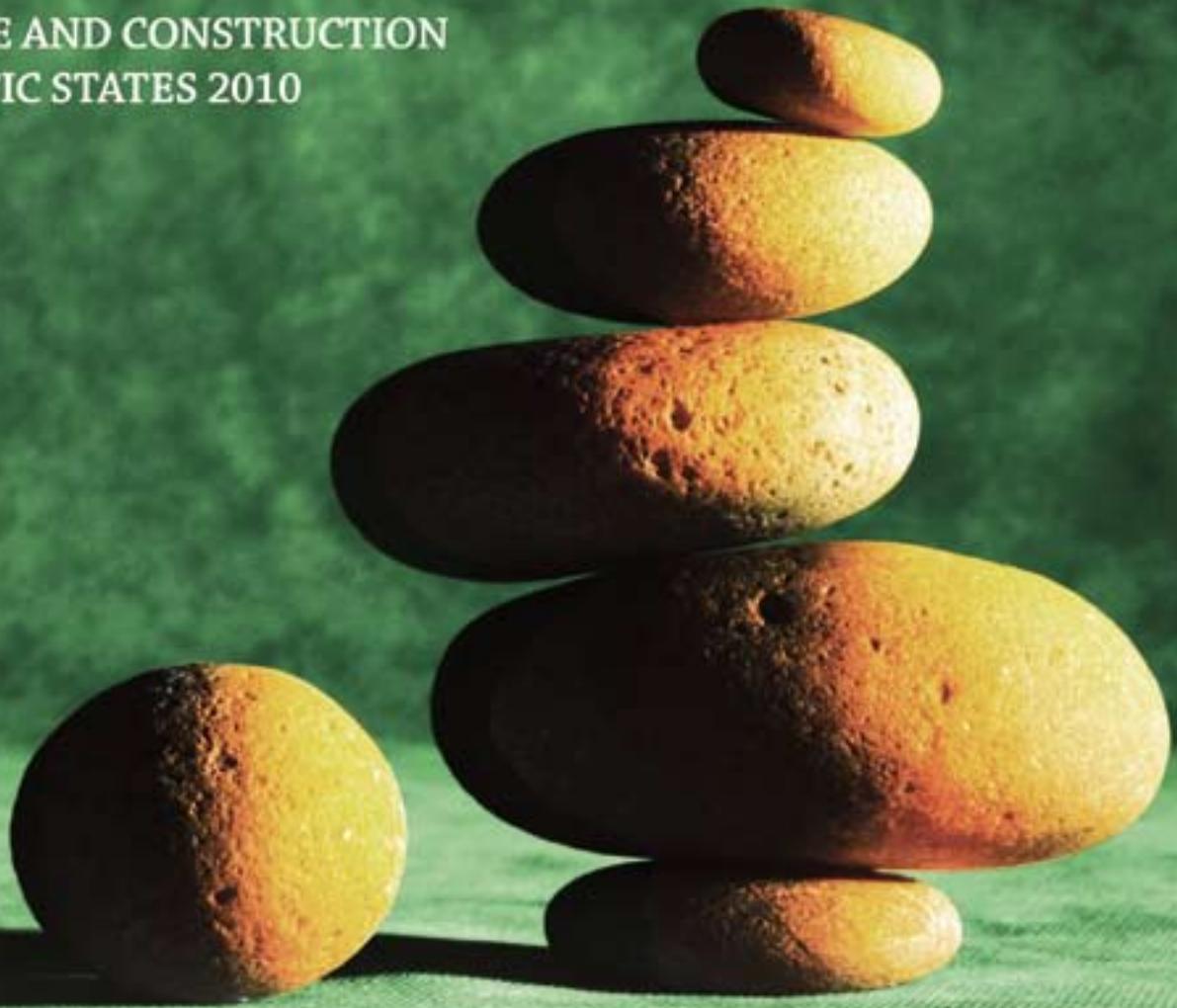
Nekustamais īpašums

UN BŪVNIECĪBA BALTIJĀ 2010

T I R G U S , A T T Ī S T ī B A , P R O G N O Z E S

XIII STARPTAUTISKĀ KONFERENCE

REAL ESTATE AND CONSTRUCTION
IN THE BALTIC STATES 2010



2010. GADA 16. APRĪLĪ, RADISSON BLU DAUGAVA, RĪGA, LATVIJA

Organizators:

INTERNATIONAL
CONFERENCES

RMS
forum



+371 67 333 167
www.rmsforum.lv

Sadarbībā ar:

NIRA
FONDS

Radisson
BLU
DAUGAVA HOTEL

Posidonia 2010

7-11 June 2010

Hellenikon Exhibition Centre, Athens, Greece

Your opportunity

The biggest gathering in the shipping calendar
with the owners of the world's largest fleet.

Welcome to the home of shipping

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA, e-mail: posidonia@posidonia-events.com
Tel. +30 210 428 3608, Fax +30 210 428 3610

www.posidonia-events.com

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