

JURAS
МІжнародный бизнес-журнал

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

我想成为 I want to be Хочу быть



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 expected not only by the transport companies operating in the region, but by the international manufacturers of China, Korea, Japan, Turkey, who are looking for the new logistic schemes to deliver their cargo to Russia, Ukraine, Kazakhstan, Uzbekistan and Azerbaijan.

Among speakers of the conference are:

- > Among speakers of the conference are:
- > Chairman of Transportation Committee of the Russian Parliament
- > Chief Executive Officer of Pampkin Group
- > Governor of Ulyanovsk Region (Russia)
- > Vice-President of the Russian Railways
- > Chairman of the Uzbekistan Railways
- > Vice-President of Kazakhstan Railways
- > President of IFCG-GS
- > Chairman of DMTS/Petropavlovsk Transport Group

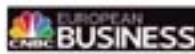
As well as top management of Avantair (Russia),
Port of Ust'-Kamenogorsk (Kazakhstan)
Airport "Tolmachevo" (Novosibirsk, Russia)
Maritime Bank (Moscow, Russia).

Registration Fee - 200 €

Free registration for exhibition of TransportLogistic-China-2010



Media-partners:



Organizer: **DARS CONSULTING**
Creative Marketing Worldwide

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

Tel.: +7 (495) 775 07 35
Fax: +7 (495) 775 07 36

E-mail: expo@dars.ru
www.dars.ru

Conference Program

09.30 – 10.00 Registration

10.00 – 13.00 Session 1

Silk Road – options of regional projects

The issues of existing and new transport corridors and their influence on the development of the region will be discussed at the first session of the conference. Logistics is the most dynamic sector of economy. Being a link between manufacturers and customers, the logistics often defines not only the place and the path of the transport infrastructure projects, but the 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 – balance of regional interests.

The advantages and disadvantages of the regional strategies and the ways of implementing the investment projects in the transport and logistics market 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 overland trade routes have gained in importance over the past years both in Asia and Europe.

15.00 – 16.00

Session of Match-making meetings and cocktail

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura
is issued since 1935

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

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

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

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

Translators
Felicija Smitiene
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiuniene
Jelena Listopad

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

in London:
Milda Manomaityte
Mob. +44 (0) 7825924581
E-mail: milda@jura.lt

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

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

In Kazakhstan, Karaganda:
Tatyana Iwanova
Str. Vojnov internacionalistov 31
Tel. +77015330640
E-mail: lituanica@mail.kz

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

The issue illustrated by:
Vytas Karaciejus, Milda Manomaityte,
Vida Borteliene, Remigijus Moskus

Cover by
Vytas Karaciejus

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

I want to be
СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Хочу быть



6 EXPO 2010

Eco Vitruvian



8 TOPICAL INTERVIEW

The goal of EAT is a global
transport network

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Стремление
EAT – глобализация
транспортных сетей

12 LEGAL CONSULTATION

Legal aspects of the
Customs Union of Russia,
Belarus and Kazakhstan:
what the shippers and
the carriers
should know

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Юридические аспекты
нового Таможенного
союза России,
Беларуси и Казахстана:
что должны знать
грузоотправители и
перевозчики

14 LOGISTICS

Tensions between
Carriers and
Shippers

ЛОГИСТИКА

Напряженность между
перевозчиками и
грузоотправителями

18 SHIPPING

Privatization of a shipping
company of Lithuania: a
mistake or inevitability?

СУДОХОДСТВО

Приватизация Литовского
морского пароходства:
ошибка или неизбежность?

22 SHIPBUILDING

The European shipbuilders
are uniting

СУДОСТРОЕНИЕ

Объединяются
судостроители Европы

26 INTERNATIONAL EVENTS

Why do Edinburgh taxi
drivers lie?

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Почему таксисты в
Эдинбурге лгут?

30 INTERNATIONAL EVENTS

Will the Baltic Sea
become a centre of container
transportations?

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Станет ли Балтика центром
перевозки контейнеров?

34 SEA PORTS

Klaipeda port cherishes
ambitious development
plans

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Клайпедский порт
вынашивает амбициозные
планы развития

38 IN STEVEDORING COMPANIES

KLASCO improves its terminals

В СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЯХ

KLASCO модернизирует
терминалы

42 STEVEDORING

Cargo handling of the
Baltic ports

ГРУЗООБОРОТ

Грузооборот Балтийских
портов

44 NEW TECHNOLOGIES

Gate operating system –
key to success

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Система управления
воротами – ключ к успеху

46 INTERNATIONAL COOPERATION

Lithuanian and German
week in Klaipeda

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Литовско-немецкая
неделя в Клайпеде



48 JUBILEE

Lithuanian Fest in Astana
ЮБИЛЕЙ

Праздник Литвы в Астане

52 MARITIME CULTURE

Lithuanian Maritime
Museum – a centre of entertainment and
education

МАРИНИСТИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА

Литовский морской
музей – центр отдыха,
развлечений и
просвещения

56 SEA FESTIVAL 2010

75 Jubilee of Lithuanian
Navy at the Sea Festival
days

ПРАЗДНИК МОРЯ – 2010

В дни Праздника
моря – 75-летие
Военно-морского флота
Литвы



我想成为

从古至今，人与宇宙互相竞争。古人盲目地顺从大自然，崇拜大自然。而随着历史的发展，人类开始了不屈不挠地征服大自然。此观念果然对全球造成了严重影响。怪不得二十世纪的人追求人与环境的新型关系，工业科技非与大自然和谐不可。

参加2010年上海世博会的国家将试图体现此观念。2010年上海世博会主题为：《城市，让生活更美好》。正如2010年上海世博会中国政府总代表助理徐波先生所说，2010年上海世博会以对环境的尊敬为宗旨。这也是每一参展国家的义务。

上海世博在长达半年的展览期内限定利用再生能源。

中华历史悠久，其文化对世界的贡献很大，然而其经历了长期封闭，以万里长城与世界隔离。而今日中国要走进世界以及将世界带到中国。中国把世博会视为开发的理想平台，希望通过世博会的窗口向世界展示华人的热情，创意与实力。

与此同时，参展国家将它们的国宝带到上海来。例如：丹麦最著名的象征小美人鱼铜像，查理大桥上的布拉格幸运浮雕，这些国宝将赴世博会参展。

立陶宛著名的雕塑大师维陶达撕·卡桥撕卡撕 (Vytautas Karciauskas) 的作品会成为世博会的亮点之一。居住于克莱佩达市的大师特定为世博会创造了叫做《我想成为……》的雕塑。作品的内涵源于达芬奇的素描《维特鲁威人》：卡桥撕卡撕先生希望参观者走进雕塑里面可以有天人合一的感觉，让大家跨出所有语言，文化，国家等界限。

大师热情地跟大家分享下一步极为突破性的计划—他想在科技发达，活泼的上海按照雕塑建成高达45米的高楼，实践宇宙和人为一体的概念。

据说，中国乐意。

出版者

Zita Tallat-Kelpšaitė 敬上





I want to be Хочу быть

Since time immemorial there has been an uneasy relationship between humanity and the universe. In the earliest days, thousands of years ago, mankind was afraid of the power of nature. Storms and natural disasters were the acts of angry gods, to be feared, worshipped and appeased. Today, we dismiss superstition; we have scientists and rationalists – and we thought we knew how to manage the world. But it turned out that we were wrong. We don't know how to run our world; indeed, we are, perhaps, destroying it.

Thus, in the 21st Century we are finally trying to find ways of working as a friend and partner with our environment, not as its master. This is spawning new technologies and industries that are environmentally friendly.

Committed to this new creed, almost two hundred countries from around the world will be demonstrating their understanding of this concept in the eleventh - and biggest and most ambitious - world exhibition Expo 2010, which begins on the 1st May in China's city-port of Shanghai.

The theme of Expo 2010 is 'Better city, better life'. As the chairman of the commission of Shanghai Expo 2010 Xu Bo has said, the goal of the exhibition is, first of all, to show respect to our environment. Every state presenting its achievements at the exhibition is required to show that.

In keeping with this, at Expo 2010 - which will last for half a year - only renewable energy will be used.

Famous architects, engineers and designers will demonstrate the most modern developments in city planning, residential housing, project design and construction, stressing the advantages of ensuring harmony with the environment and nature.

China, the country that has given invaluable scientific and cultural masterpieces to world civilization but for centuries has kept them hidden behind the Great Wall, is today open to the world.

It is the first major country which is most rapidly recovering after recession and becoming a leader of global economic growth – and it sees the Shanghai exhibition as a chance of opening a window to the world to China and showing what a hard-working and creative every-fifth person on the planet – a Chinese - can do.

Chinese people have demonstrated their openness by adapting and adopting historical knowledge and ideas from other nations. Equally, the participating countries are doing their best in order to showcase their national values. Denmark has brought the symbol of the country – a heroine of Hans Christian Andersen's tale, the Mermaid, from Copenhagen to Shanghai; the Czech Republic – a bas-relief of St. John Nepomuk from the Karl Bridge; Luxembourg – the famous monument 'The Golden Lady'. Lithuania has brought the 'Magic Tile' from the historic Cathedral Square in order to show honour to the magic stones that Chinese people value greatly.

The piece of art by Klaipeda artist Vytautas Karciauskas – a spatial composition 'I want to be' - will occupy an important place in the world exhibition. The aim of the artist is that a person entering this composition, which has been designed in the spirit of Leonardo da Vinci's 'Vitruvius Man', will experience the harmonious perfection of his existence on Earth and his oneness with the Universe, transcending the borders of states, languages and cultures.

Furthermore, the artist has the ambitious idea of constructing a 45 m tall building in Shanghai, a city of innovative ideas and modern technologies, based on this sculpture, embodying the idea of harmony of Man with the Universe. Seemingly, the Chinese are open to this.

Между Вселенной и Человеком царит постоянная напряженность.

На заре истории человек, боявшийся темноты и старательно приспособливавшийся к ее могуществу, за тысячелетия выросший и поумневший, почувствовал себя сильнее ее и пожелал сам управлять Вселенной.

Однако последствия этой деятельности – нежелательные глобальные процессы – показали, какой губительной может быть деятельность человека-завоевателя.

Неудивительно, что человек XXI века начинает мыслить не как завоеватель окружающей среды, а как ее друг и партнер. Развитие новых технологий и индустрии становится уже невозможным без дружеских отношений с природой.

Почти двести государств Земного шара готовы продемонстрировать это на одиннадцатой, пожалуй, самой крупной и амбициозной всемирной выставке «Expo 2010», которая 1 мая открывается в китайском портовом городе Шанхай.

Тема всемирной выставки «Expo 2010» – «Лучший город, лучшая жизнь».

Как утверждает председатель комиссии «Shanghai Expo 2010» Ксу Бо, цель этой выставки и представляемых на ней идей – прежде всего показать уважение к окружающей среде. Этого требуют от каждого государства, которое будет представлять свои достижения.

На всемирной выставке, которая продлится полгода, будет использоваться только возобновляющаяся энергия.

Знаменитые архитекторы, инженеры и дизайнеры демонстрируют на выставке самые современные возможности проектирования и строительства современных городов, жилья и зданий общественного назначения, подчеркивая преимущества гармонии с окружающей средой и природой.

Китай – страна, давшая цивилизации бесценные шедевры науки и культуры и долгие столетия скрывавшая их за Китайской стеной, сегодня объявляет о своей открытости миру.

Китай – первое государство мира, быстрее всех оживавшее после рецессии и бесспорно становящееся лидером роста экономики, предстоящую в Шанхае выставку считает огромной возможностью открыть миру окно в Китай и показать то, что создает трудолюбивый, творческий, каждый пятый человек планеты – китаец.

Свою открытость китайцы демонстрируют также, принимая исторический опыт и идеи других народов. Поэтому страны, можно сказать, из кожи вон лезут, желая показать национальные ценности.

Дания, несмотря на недовольных соотечественников, доставила из Копенгагена в Шанхай символ страны – героиню сказки Ханса Кристиана Андерсена Русалочку, Чехия – барельеф св. Иоанна Непомука с пражского Карлова моста, Люксембург – знаменитый памятник «Золотая дама». Литва с исторической Кафедральной площади вынула плитку «Чудо», желая проявить уважение к китайцам, ценившим волшебные камни.

Важное место на всемирной выставке займет и произведение современного художника-литовца, ктайдедччина Витяутаса Каракускаса – пространственная композиция, названная «Хочу быть».

Цель художника – чтобы человек, войдя в эту композицию, созданную в духе «Витрувианского человека» Леонардо да Винчи, прочувствовал совершенство пребывания на Земле и гармонию слияния со Вселенной, преодолевающую границы государств, языков и культур.

Художник не скрывает и довольно-таки амбициозной идеи: по модели этой скульптуры установить в Шанхае, городе смелой мысли и современных технологий, 45-метровое сооружение, воплощающее идею гармонии Человека и Вселенной.

Ведь Китай провозглашает, что открыт для этого.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



EcoVitruvian

Stephen Dewar

世界各地的许多城市有宏伟的建筑物，作为艺术遗产它们展示着最优秀的文化。圣彼得堡的赫米蒂奇，佛罗伦萨的乌菲齐庵，毕尔巴鄂的古根海姆博物馆，巴黎的卢浮宫，悉尼歌剧院等，它们世界闻名，并以自身的因素而令人敬佩，作为一个杰出的建筑群体，更不用说它们所蕴涵的内在。

Vytautas Karciauskas 设计的 EcoVitruvian 文化中心，属于同一个传统。在他的创作当中，有一件诠释得很好的雕塑被选为立陶宛国家展团在上海“2010世博会”上的中心装饰品。高度为45米，相当于在上海上空俯瞰河流，不但可以看到整个城市，而且还是船上的乘客在逐渐靠岸时看到的第一景象；这令人深刻印象的设计内部将有5层，用心地展示人类居住的5大洲的艺术传统和文化遗产。

Vytautas Karciauskas 的创作灵感源自公元前一世纪的罗马人 Vitruvius，他留给我们对建筑和设计原则的最早的创作。他有一条规则：事实上，我们的设计必须要强烈，持久，合适，然而也许是最重要的——要美丽。约于1487年，如果没有被在莱昂纳多达芬奇的名画“维特鲁威人”上名





垂千古地记载下来，在他死后的1500年，我们许多人将永远不会知道Vitruvius。那幅画至今成为记录人类历史的著名肖像之一。这图像被用在意大利1欧元硬币上，亦作为需进行太空漫游的美国宇航员的徽章上的符号，而且也是艺术领域的许多组织采用的标志。它是一个众所周知的画像，是为了展现上海相当好的概念，一个拥有超过20,000,000人口，是世界上最大的并发展最快的大都市。

这座建筑物体现了代表维特鲁威人的所有象征意义 - 代表了维特鲁威人性和与自然人类团结的重要性，首先是欲望和能力，实现人的努力 - 提醒我们，我们每个人都有潜力做到跨越边界的孰称“我想要...”

现在，Vytautas Karciauskas (www.karciauskas.com, info@karciauskas.com) 在积极寻找合作伙伴，尤其是能让他的梦想变成现实的投资者。或者，他会考虑向一个组织出售其设计的作品，而可以在任何其他城市实现自己的构思。鉴于这一惊人的项目，任何人参与这具有挑战性的项目，将会在历史书上留下一页。

爱尔兰人Stephen Dewar 帮助建成爱尔兰艺术评论，这早已得到世界上最全面的展现当代艺术和历史发展的各个方面爱尔兰学术期刊的承认。他目前正在参与开放的全球艺术世界的一个新的业务。他有一个广泛的个人艺术收藏品，他是 Vytautas Karciauskas几个优秀作品的拥有者。





EcoVitruvian

Stephen Dewar

Many cities around the world have great buildings in which they showcase the best of their cultural and artistic heritage. The Hermitage in St Petersburg, the Uffizi in Florence, the Guggenheim Museum in Bilbao, the Louvre in Paris, Sydney Opera House and others are all globally known and admired in their own right, as outstanding pieces of architecture, as well as for what they contain.

The EcoVitruvian Cultural Centre, designed by Vytautas Karciauskas, is in the same tradition. It is a hugely scaled up interpretation of his sculpture that has been selected to be the centerpiece of the Lithuanian national pavilion at Shanghai's EXPO 2010. At 45 meters tall, it is intended to be located overlooking the river in Shanghai so that not only will it look out over the city but it will be one of the first sights of the city that passengers on ships will see as they approach the port. This dramatic structure will have five interior levels, which will be dedicated to the display and exhibition of the cultural and artistic heritage of the five inhabited continents.

Vytautas Karciauskas has drawn his inspiration from Vitruvius, the First Century BC Roman, who left us the oldest known written work on the principles of architecture and design. One of his rules was that what we design should be strong, durable, useful and – perhaps most important – beautiful. Most of us would never have heard of Vitruvius if he had not been immortalized by Leonardo da Vinci in his famous drawing Vitruvian Man, 1,500 years after his death around 1487. That picture has since become one of the most famous iconic images in recorded human history. It is the image used on the Italian one euro coin; it is the symbol used in badges worn by US astronauts who have carried out space walks; and it has been adopted as a logo by many organisations in the fields of art, architecture, medicine and much more. It is a universally known image and, as such, is a perfect concept for Shanghai – with a population of over 20 million people, the largest and one of the most rapidly progressing, cosmopolitan metropolises in the world.

In this building we will see all the symbolism that Vitruvian Man represents – the importance of symmetry, the oneness of humanity with nature and the universe and, above all, the aspiration and ability to achieve greatness through human endeavor – the reminder that all of us have the potential to reach out beyond the boundaries of what is known: "I want to be..."

Vytautas Karciauskas (www.karciauskas.com, info@karciauskas.com) is now actively looking for partners, especially investors, who can turn his vision into reality. Alternatively, he would consider selling all the design works to an organisation that would like to progress his idea in any other city. Given the stunning originality of this design, anyone who participates in this venture will deservedly earn a place in the history books.

Stephen Dewar is Irish and helped to establish *Irish Arts Review*, long recognized as the definitive scholarly journal for recording all aspects of contemporary and historical developments in the Irish art world. Currently he is involved in starting a new business within the global art world. He has an extensive private art collection and is the proud owner of several outstanding works by Vytautas Karciauskas.

Стивен Дюар

Во многих городах по всему миру имеются великолепные здания, где демонстрируется лучшее культурное и художественное наследие. Эрмитаж в Санкт-Петербурге, Уффици во Флоренции, Музей Гуггенхайма в Бильбао, Лувр в Париже, Сиднейский оперный театр и другие – они всемирно известны и вызывают по праву восхищение как выдающиеся архитектурные произведения, не говоря уже о хранящихся там мировых шедеврах искусства.

Здание культурного центра «EcoVitruvian», спроектированное Витаутасом Карчаускасом, принадлежит той же традиции. Это очень расширенная интерпретация его скульптуры, которая была выбрана в качестве центрального элемента в Литовском национальном павильоне на «Экспо-2010» в Шанхае. Конструкция высотой 45 метров должна возвышаться над рекой в Шанхае так, чтобы не только смотрела на город, но была одной из первых достопримечательностей города, которую пассажиры заходящих судов видели бы при входе в порт. Эта впечатляющая конструкция будет иметь пять внутренних уровней, предназначенных для показов и выставок культурного и художественного наследия пяти обитаемых континентов планеты.

Витаутас Карчаускас почерпнул вдохновение от Витрувия, римлянина, который жил в первом веке до нашей эры и оставил нам древнейшие письмена о принципах архитектуры и проектирования. Одно из его правил: то, что мы проектируем, должно быть крепким, прочным, нужным и – возможно, самое главное – красивым. Многие из нас могли бы никогда не узнать о Витрувии, если бы он не был увековечен 1500 лет спустя после своей смерти, приблизительно в 1487 году, на знаменитой картине Леонардо да Винчи «Витрувианский человек». Эта картина впоследствии стала одним из самых известных портретных изображений в истории, запечатленной человеком. Это изображение используется на итальянских монетах стоимостью в один евро; этот символ используется на значках, которые носили астронавты США, выходившие в открытый космос; оно также используется организациями в области искусства, архитектуры, медицины и многих других в качестве логотипа. Это всемирно известное изображение, по существу, является прекрасной концепцией для Шанхая с населением более 20 миллионов жителей, являющегося самым крупным и быстро развивающимся мегаполисом в мире.

В этом здании воплощен весь символизм, который олицетворяет Витрувианский человек, – важность симметрии, единство человечества с природой и, прежде всего, стремление и возможность достигать величия с помощью человеческих усилий – напоминание, что каждый из нас имеет потенциал к достижению того, что известно как «Хочу быть...».

Сейчас Витаутас Карчаускас (www.karciauskas.com, info@karciauskas.com) находится в активном поиске партнеров, особенно инвесторов, которые смогли бы превратить его мечту в реальность. В свою очередь, он рассмотрит вопрос о продаже всех своих проектных работ организации, которая захочет развить его идею в любом другом городе. Учитывая потрясающую оригинальность этого проекта, каждый, кто примет в нем участие, займет заслуженное место в учебниках по истории.

Стивен Дюар, ирландец по происхождению, оказал содействие в основании «*Irish Arts Review*», который на протяжении долгого времени считался в мире наиболее полным академическим трудом, фиксирующим все аспекты современного и исторического развития ирландского искусства. В данный момент Стивен Дюар занимается открытием нового бизнеса в сфере мирового глобального искусства. У него имеется личная обширная коллекция произведений искусства, а также он является владельцем нескольких выдающихся работ Витаутаса Карчаускаса.

Интерmodalный терминал в Моцкаве. Ваш сухопутный порт в Центральной Европе.



Mockava intermodal terminal. The most attractive inland port in Central Europe.

Точка пересечения различных железнодорожных стандартов в цепи I-ого транспортного коридора.

Территория развивающегося терминала железнодорожных грузов в 40 га с возможностью расширения до 200 га, зона развития промышленной территории в 700 га.

В 2010 – 2014 гг. на I – II этапах планируется привлечь инвестиции в размере 50 млн. евро.

Подписан договор с представителями технологии «CargoBeamer» о внедрении их технологии на терминале в Моцкаве. На развитие проекта выделено 5,5 млн. евро в рамках программы «Marco Polo».

Мощности проектируемого терминала на первоначальных этапах – 6 млн. тонн грузов в год.

На терминале проектируются следующие строения:

- Площадка для автоматизированной перегрузки полуприцепов на железнодорожные платформы (по технологии «CargoBeamer»).
- Площадка для перегрузки и складирования насыпных грузов.
- Площадка для погрузки и складирования контейнеров.
- Площадка для погрузки различных промышленных товаров, металлов, древесины.
- Площадка для погрузки и складирования нефасованных и фасованных удобрений.
- Крытые склады площадью 30 000 м².
- Площадка для древесины и негабаритных грузов.
- Терминал для перегрузки нефтепродуктов и накопитель.
- Перелив сжиженного газа.
- Участок погрузки и сортировки угля.
- Площадка для погрузки зерна с элеваторами.

Проект открыт для различных форм сотрудничества как в плане развития всего терминала, так и в плане развития отдельных участков погрузки.

An intersection point of different railway standards in the first transport corridor network.

A 40 ha territory of a railway cargo terminal under development with a possibility to expand it to 200 ha; a 700 ha industrial territory development zone.

EUR 50 million of investment is planned to be attracted at stage I and II in 2010–2014.

An agreement has been signed with CargoBeamer technology representatives on the installation of their technology at the Mockava terminal. EUR 5.5 million has been allocated by the Marco Polo programme for project development.

At first stages, the designed terminal is planned to have a capacity of 6 million tons of cargo per year.

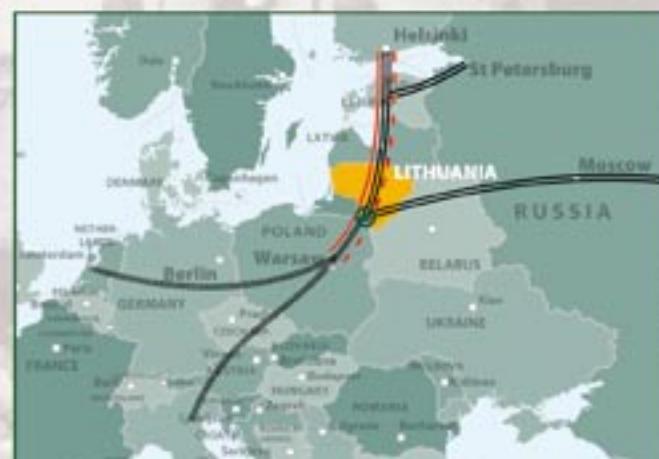
The following structures are designed at the terminal:

- Facility for automated semitrailer handling on railway platforms (CargoBeamer technology).
- Bulk cargo transhipment and storage facility.
- Container loading and storage facility.
- Various industrial goods, metal and wood loading facility.
- Bulk and pre-packed fertilizer loading and storage facility.
- 30,000 m² roofed warehouses.
- Wood and oversize cargo platform.
- Oil products transhipment terminal and storage facility.
- Liquefied gas transfer facility.
- Coal loading and sorting facility.
- Grain elevator facility.

We are open to various forms of cooperation in the development of both the entire terminal and individual loading facilities.

Контакты:

ЗАО «Mockava terminalas»
ул. Викинто 14, LT – 08117
Вильнюс, Литва
Тел. +370 610 36666
Эл.почта: info@mockava.com



Contacts:

"Mockava Terminal" Ltd.
Vykinto str. 14, LT-08117
Vilnius, Lithuania
Tel. +370 610 36666
E-mail info@mockava.com



The goal of EAT is a global transport network

In the beginning of April a group of specialists of Kazakhstan Company Europe Asia Transit (EAT), led by the Managing Director Vasilijs Ni came to Lithuania on a business visit.

We speak to the Development Director of EAT Irina PARK about the activities of the company and cooperation perspectives between Kazakhstan and Lithuania.



- Tell us, please, about the company EAT and its activities.

- Company EAT is one of the first companies rendering transport services and presently it is one of the biggest transport-forwarding companies in Kazakhstan.

Founded in 1998 as a warehouse for temporary storage, the company EAT today is as official agent of the biggest air-companies in the world, it has got its own auto-park, affiliates in Almaty, Astana, Aktau and Atyrau and also has representative offices in all regions of Kazakhstan and in the foreign countries, such as Korea, Germany, UAE, Hong-Kong, and the registration of the representative offices in Lithuania and Turkey are coming up to the end.

Company EAT executes preparation of new cargo routes by using integrated delivery for different modes of transport and its wide international partners' network allows to fulfil the orders and deliver „door-to-door“ goods from CIS countries, West Europe, America and Near East to Kazakhstan, Middle Asia and back in reasonable time.

Company EAT renders different transport services:

- guaranteeing delivery of cargo all over the world with optimal tariff rates and by effective coordinating all modes of transport. The company specialists convoy a client along all over the delivery transportation chain;
- organization passenger and cargo charter flights in different directions using modern and comfortable airliners ;
- rendering express-delivery postal correspondence services;
- executing customs clearance for goods and documents for the certification of products.

The mission of the company EAT is rendering high-quality international-standard services and satisfaction of the highest requirements of the users.

Participation in exhibitions and international seminars dedicated to problems of transport field and solution of them, gives the possibility for the company to feel the pulse of innovations for rapid bringing the new methods of work into practice.

Serious attention is paid to personnel training. Next to the permanent trainings inside the company, our employees participate in seminars, trainings and conferences organized by the partner companies.

High quality level of the company services rendered was assessed by the partners and clients of the company EAT:

- Our company was the first getting accreditation of a Cargo Agent IATA and Conformity Certificate of the Ministry of Transport & Communications of the Republic of Kazakhstan;
- The company has got the Certificates for official registration and palatalizing of hazardous goods from the Ministry of Transport of the Russian Federation and from some big international air companies;



Meeting at Klaipeda State Seaport Authority.

• The company has got a licence of a customs broker all over the territory of Kazakhstan;

• The company is given a licence for post parcels reception, transportation and delivery;

• Company EAT is the owner of a prize ‘The golden Arch of Europe’ in the nomination ‘Technologies and quality’ of the annual international convention ‘Business Initiative Directions’.

The company EAT has took an active part in the construction of the first multi-modal cargo terminal of EAT Cargo in Kazakhstan.

Conforming to the world standards terminal should become not only one of the biggest in the region but also among the best cargo terminals in Eurasia.

Concerning the terminal, the main advantage is application of innovative technologies allowing integrating different modes of transport and also in official registration of cargo being under different customs regimes and closest to the terminal.

A modern transit-handling category A type warehouse is constructed within the territory of the terminal. Additionally a parking place for auto-transport, container yard, storage area for big-sized and long-sized cargo, covered storage areas of 20 000 square meters with different customs regimes are presented.

On the whole, according to technical parameters and equipment and throughput capacities the terminal is to become one of the biggest cargo terminals in the region.

Quick delivery of goods from a consignor to a consumer is one of the compound parts of modern business success.

Integration of industrial- transport processes and creation of multi-modal transport systems based on modern logistics principles al-

low creating of full coordination among the competing transport modes.

The company EAT professionals can prepare optimal delivery schemes of pricing and time.

- What position does the company occupy in Kazakhstan market during twelve years of its activities?

- The priority task of Kazakhstan company EAT is creation of a national brand associating with reliability and high quality of services, ability to compete with leading international companies in the field of transport logistics. Presently the company EAT is one of the biggest transport-logistics companies in Kazakhstan being able to render all service types.

- What activities will the representative office of EAT in Lithuania execute?

- The representative office in Lithuania will represent the interests of Kazakh company EAT in Lithuania and the Baltic region. By preparation and creation of new and renewed old routes it is necessary to increase transit goods traffics to Kazakhstan via Lithuania and Klaipeda port. First of all, by the globalization of network of EAT the company implements the goal consisting rendering equal qualitative services for the clients in different parts of the world following the principle „keep in one hand“.

- During the visit in Lithuania you founded the representative office of your company and also met the heads of Klaipeda State Seaport, some stevedoring companies, showed interest in cargo terminals of Vilnius airport, talked to the Vice Minister of Transport & Communications of Lithuania and gave a lot of questions to the heads of Customs Department of Lithuania.



What was the aim of those meetings?

- The aim of our visit and the meetings was, first of all, to get acquainted with the activities and principles of work of stevedoring companies, Klaipeda port, Vilnius airport and Customs Department. Secondly, in order to renew the transit goods traffics and to increase its volumes it is important for us to understand the reasons for the decrease of Kazakhstan transit cargo traffics via Lithuania. When we realize the reasons, we shall be able to prepare a common scheme of cooperation with Lithuanian transport companies.

Did you get all the answers to the questions interested you?

- As a result of meetings during our visit in Lithuania, we got a lot interesting information for our considerations. But we are sure that during preparation of questions concerning interaction of our transport structures and attraction of transit cargo traffics, there will appear a lot of additional matters.

- Do you see any possibilities for more efficient cooperation of Lithuanian and Kazakhstan business?

- Regular dialogues between the Republic of Kazakhstan and the Republic of Lithuania regular dialogue are being kept not only among the owners and businessmen but also in the highest levels able to induce constructive relationships and bilaterally profitable cooperation in different fields. Speaking about transport sphere Lithuania is interesting to Kazakhstan from the position of efficient use of transit-transport potential of Lithuania. Transit-transport cooperation is an important direction of cooperation between Kazakhstan and Lithuania. Lithuanian side is interested in the export transit of Kazakhstan oil along Lithuanian transit pathway and in processing of oil in their oil refineries. But there are some barriers speaking about the transit of raw material of Kazakhstan via the Baltic ports and they can be overcome by common efforts at work.

- Thank you for the answers.
Interviewed Julija Manomaite



Meeting the representatives of EAT with the heads of Klaipeda container terminal and Logistics.

Стремление ЕАТ – глобализация транспортных сетей

В начале апреля группа специалистов казахстанской компании «Europe Asia Transit» (EAT), возглавляемая руководителем компании Василием Ни, посетила Литву с рабочим визитом. О деятельности компании ЕАТ и перспективах сотрудничества Казахстана и Литвы беседуем с директором по развитию ЕАТ Ириной Парик.

- Пожалуйста, расскажите о компании ЕАТ и ее деятельности.

- Компания ЕАТ – одна из первых на рынке транспортных услуг, а ныне одна из крупнейших транспортно-экспедиторских компаний в Казахстане.

Организованная в 1998 году как склад временного хранения, сегодня ЕАТ является официальным агентом крупнейших авиакомпаний мира, имеет свой автопарк, филиалы в городах Алматы, Астана, Актау, Атырау, а также представительства во всех регионах Казахстана, филиалы в странах ближнего и дальнего зарубежья, таких как Корея, Германия, ОАЭ, Гонконг, на данный момент подходит к завершению работа по регистрации представительства в Литве и Турции.

ЕАТ осуществляет разработку новых грузовых маршрутов путем использования интегрированных схем доставки различными видами транспорта, а широкая международная сеть партнеров позволяет в оптимальные сроки выполнить заказ и обеспечить доставку груза «от дверей до дверей» клиента из стран СНГ, Западной Европы, Америки и Ближнего Востока в Казахстан, Среднюю Азию и обратно.

Компания ЕАТ оказывает транспортные услуги самых различных видов:

• обеспечивает доставку груза

по всему миру по оптимальным тарифам, эффективно сочетая все виды транспорта. При этом специалисты компании сопровождают клиента по всей цепочке доставки товара

- организует грузовые и пассажирские чартерные рейсы по различным направлениям с использованием современных комфорtabельных воздушных судов

- предоставляет почтовые услуги по экспресс-доставке корреспонденции

- выполняет таможенное оформление грузов, оформляет документы таможенного контроля и документы по сертификации продукции.

Миссия ЕАТ – предоставление высококачественных услуг в соответствии с международными стандартами и удовлетворение самых высоких требований потребителя.

Участие в выставках и международных семинарах, посвященных проблемам транспортной отрасли и их решению, дает возможность компании держать руку на пульсе инноваций, быстро внедряя в свою практику новые методы работы.

Серьезное внимание уделяется обучению персонала. Кроме постоянных тренингов внутри компании, ее сотрудники посещают семинары, тренинги и конференции, организуемые партнерами.

Высокий уровень качества предоставляемых услуг оценен партнерами и клиентами компании ЕАТ:

- Первой в Казахстане ЕАТ получила аккредитацию Грузового Агента ИАТА и Сертификат соответствия министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

- Компании выданы сертификаты на оформление опасных грузов и паллтайзинг от министерства Транспорта Российской Федерации и крупных международных авиакомпаний

- ЕАТ имеет лицензию таможенного брокера, действующую по всей территории Республики Казахстан

- Компания обладает лицензи-



ей на прием, перевозку и доставку почтовых отправлений

- EAT – обладатель приза «Золотая Арка Европы» в номинации «Технологии и качество» ежегодного международного мероприятия «Business Initiative Directions»

Помимо этого, EAT приняла активное участие в строительстве первого в Казахстане мультимодального грузового терминала «EAT Cargo».

Соответствующий мировым стандартам, он должен стать не только самым крупным в регионе, но и войти в число лучших грузовых терминалов Евразии.

Главное его преимущество – в использовании инновационных технологий, позволяющих интегрировать различные виды транспорта, а также в оформлении грузов, находящихся под различными таможенными режимами в непосредственной близости с терминалом.

На территории терминала введен в действие современный транзитно-перевалочный склад категории «А». Кроме него, также предусмотрены стоянка для большегрузных автомобилей, контейнерная площадка, место для хранения крупногабаритных и длинномерных грузов, крытые склады площадью 20 000 кв.м. с различными таможенными режимами хранения.

В целом, по своей оснащенности, техническим характеристикам и пропускным возможностям терминал призван стать одним из самых крупных грузовых терминалов в регионе.

Быстрая доставка товара от продавца к покупателю является одной из составляющих успеха современного бизнеса.

Интеграция производственно-

транспортных процессов и создание мультимодальных перевозочных систем, основанных на современных принципах логистики, позволяют наладить полное взаимодействие между конкурирующими видами транспорта.

Разработка оптимальных по стоимости и времени схем доставки грузов – работа профессионалов компании EAT.

- Какие позиции за двенадцать лет своей деятельности компании удалось занять на рынке Казахстана?

- Первоочередной задачей казахстанской компании EAT является создание национального бренда, ассоциирующегося с надежностью и высоким качеством предоставления услуг, способного конкурировать с лидирующими международными компаниями в области транспортной логистики. На сегодняшний день EAT одна из самых крупных казахстанских транспортно-логистических компаний, предоставляющая полный спектр услуг.

- Какой будет деятельность представительства EAT в Литве?

- Эта деятельность будет заключаться в представлении интересов казахстанской компании EAT в Литве и Прибалтийском регионе. Путем разработки, создания новых и возобновления старых маршрутов нужно наладить и увеличить транзитный грузопоток в Казахстан через Литву, порт Клайпеда. В первую очередь, глобализация сети компании EAT преследует цель предоставлять клиентам одинаково качественные услуги в разных точках мира по принципу «одни руки».



Руководитель «TLNIKA Group» Витаутас Варасимавичюс руководителю компании EAT Василию Ни показывает возможности складирования товаров в Вильнюсе.

- Во время визита в Литву Вы не только учредили представительство своей компании, но и встретились с руководителями Клайпедского государственного морского порта, некоторых стивидорных компаний, интересовались грузовыми терминалами Вильнюсского аэропорта, беседовали с вице-министром транспорта и коммуникаций Литвы и задали немало вопросов руководству таможенного департамента ЛР. Какова была цель этих встреч?

- Целью нашего визита и проведения встреч было, во-первых, ознакомление с деятельностью, принципом работы стивидорных компаний, порта Клайпеда, Вильнюсского аэропорта, таможенного департамента. Во-вторых, для возобновления транзитного грузопотока и увеличения его объема нам необходимо понять причины спада грузооборота перевозимых транзитом через Литву казахстанских грузов. Имея понимание возможновения причин, мы сможем разработать общую схему взаимодействия с литовскими транспортными компаниями.

- Получили ли Вы ответы на интересующие вопросы?

- В результате проведенных встреч во время нашего первого визита в Литву мы получили достаточно много интересующей нас информации к размышлению. Но мы уверены, что в ходе проработывания вопросов о взаимодействии между нашими транспорт-

ными структурами, привлечения транзитного грузопотока появится множество дополнительных вопросов.

- Видите ли Вы возможности более эффективного сотрудничества литовского и казахстанского бизнеса?

- Между Республикой Казахстан и Литовской Республикой поддерживается регулярный диалог не только среди предпринимателей, бизнесменов, но и на самом высшем и высоком уровнях, способствующий укреплению конструктивных отношений и взаимовыгодного сотрудничества в различных отраслях. В разрезе непосредственно транспортной сферы Литва представляет интерес для Казахстана с точки зрения эффективного использования литовского транзитно-транспортного потенциала. Транзитно-транспортное сотрудничество является важным направлением казахстанско-литовского взаимодействия. Литовская сторона заинтересована в привлечении казахстанской нефти для экспортного транзита по Литовскому транзитному коридору (ЛТК) и ее переработки на своих нефтеперерабатывающих заводах. Однако в вопросах транзита казахстанского сырья через Балтийские порты существуют определенные барьеры, которые при совместной усиленной работе могут быть преодолены.

- Спасибо за ответы.
Беседу вели Юлия Маномайте

Встреча в компании KLASCO.





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



Legal aspects of the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan: what the shippers and the carriers should know

Irina Pronina
Lawyer

The Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan has opened a lot of new possibilities for the businessmen but there also raised a lot of legal and practical matters and doubts concerning the activities of this union and its impact on the participants of internal market.

As a result of cooperation among Russia, Belarus and Kazakhstan there was signed an agreement on the 6th of October 2007 concerning the common customs territory and the formation of a new Customs Union.

According to the new regulations it is foreseen that the goods being in the circulation in one of the agreement parties, or the ones that were made in one of those parties, acquire the status of the Customs Union goods. Due to the acquisition of this status, the goods may be put into free circulation all over the territory of the Customs Union, no customs taxes will be applied for those goods and other limitations of economic character, except some anti-dumping, compensation and other security measures.

Within the limits of the Customs Union the common customs tariff (further on – cct) which was approved by the decision No 130 of the 27th of November 2009 by the Commission of the Customs Union and came into force since the 1st of January 2010.

But the Customs Union will commence its activities when the common Code of Russia, Belarus and Kazakhstan comes into force as soon as they ratify it. Besides, the contract parties obliged to harmonize their internal legal acts to the statements of the new Customs Code of the Customs Union up to the 1st of July 2010.

Together with the coming into force of the new Customs Code, the customs control between Russia and Belarus will be abrogated and a year later – between Russia and Kazakhstan.

New statements of the Customs Code foresee the simplification of customs administration procedures and quicker servicing for the par-

ticipants of the internal market.

As the official website of Federal Customs service of the Russian Federation announces, one of the most important changes connected with the carriers will be:

- Decreased insurance for customs carriers up to 200 thousand euros. Customs carriers, executing their activities according to the statements of the Customs Code of the Russian Federation, will have to bring in the insurance sum of customs dues which reach 470 thousand euros.

- Transportation possibilities from the internal Customs Union border to the delivery place independently on the fact in what country of the Customs Union the consignee is. In this case at the internal border of the Customs Union the cargo passes the customs clearance transit procedure and may go via the whole territory of the Customs Union, without any customs control at the border crossing check points of the Customs Union countries.

- Transportations by railways, following the new regulations, will be abrogated from the compulsory insurance, assuring the delivery of goods.

The statements of the Customs Code of the Customs Union foresee decreased completion terms of cargo customs clearance (further – ccc) i.e. from three to two days.

The decrease of the term will allow fulfilling the procedures quicker and saving the money for the official registration of goods.

Attention should be paid to the fact that by the written order of the head of the Customs or the authorized person by him, the completion term of ccc can be prolonged up to 10 days, but the Code does not come into details about the cases

by which the head of customs Office might extend the above indicated term. In such cases the customs services retain the right for free interpretation of the statements.

Contract parties introduce a single regulation in the field of certification and also single sanitary, phitosanitary and veterinary control statements. Within the territory of the union the order of licences and export and import of goods is introduced.

The unification of the indicated standards should shorten time and cost expenditures for the completion of documents necessary for import of goods into the territory of Customs Union.

Introducing common customs tariffs attention should be paid to the changed customs duties. The main problem is the essential difference in customs tariffs of Russia, Belarus and Kazakhstan which were in force up to the introduction of cct.

Comparing the customs duties of contracting parties for different positions of goods, it was determined that the lowest tariffs were in Kazakhstan, and then in Belarus. After introduction of cct the customs tariffs for different categories of goods were corrected and increased as well as financial burden of official registration of goods was increased.

The introduction of the new statements regulating the work of customs for the participants of internal market could have raised the problems of the so-called transition period. Nevertheless we expect that the new Customs Union will bring simplifications and facilitate the activities of all participants of market.



Юридические аспекты нового Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана: что должны знать грузоотправители и перевозчики

Ирина Пронина,
юрист

CHŁAS I WSPÓLNICY
ЮРИДИЧЕСКАЯ ФИРМА

Объединение России, Беларуси и Казахстана в Таможенный союз открывает ряд новых возможностей для предпринимателей, при этом возникает много вопросов и сомнений относительно правовых и практических аспектов его функционирования, а также воздействия на участников внешнеэкономической деятельности.

Как результат сотрудничества России, Беларуси и Казахстана 6 октября 2007 года был заключен Договор о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза.

Согласно положениям законодательства товар, находящийся в свободном обращении в одной из стран союза или происходящий из одной из таких стран, приобретает статус товара Таможенного союза. Приобретение данного статуса дает возможность введения в свободное обращение товара на всей территории Таможенного союза без применения в отношении него таможенных пошлин и ограничений экономического характера, за исключением защитных, компенсационных и антидемпинговых мер.

В рамках Таможенного союза применяется единый таможенный тариф (далее – ЕТТ), который был утвержден решением № 130 комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. и вступил в силу 1 января 2010 года.

Однако в полной мере Таможенный союз заработает только со вступлением в силу нового Таможенного кодекса Таможенного союза при условии его ратификации до этого времени странами-участницами союза. Также к 1 июля 2010 года стороны союза должны привести в соответствие с Таможенным кодексом внутреннее законодательство.

Вместе со вступлением в силу нового Таможенного кодекса Таможенного союза будет отменен таможенный контроль на российско-белорусской границе, а годом позднее - на российско-казахской границе.

Положения нового Таможенного кодекса предполагают введение определенных упрощений таможенного администрирования в

отношении участников внешнеэкономической деятельности.

При этом, по информации на официальном сайте Федеральной таможенной службы РФ, одними из наиболее важных изменений, касающихся перевозчиков, являются:

- уменьшение суммы обеспечения для таможенных перевозчиков до 200 тыс. евро.

При осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика согласно Таможенному кодексу РФ необходимо внести сумму обеспечения уплаты таможенных платежей в размере примерно 470 тысяч евро.

- возможность открытия перевозки от внешней границы Таможенного союза сразу до места нахождения получателя, в каком бы государстве Таможенного союза он ни находился.

В данном случае товар находится под процедурой таможенного транзита на внешней границе и следует по всей территории таможенного союза без прохождения таможенного контроля на границах каждой из стран-участниц союза.

- железнодорожный перевозчик согласно новому законодательству вообще будет освобожден от необходимости внесения обеспечения доставки товаров.

Согласно Таможенному кодексу Таможенного союза планируется ввести сокращение срока оформления грузовой таможенной декларации с трех до двух дней.

Изменение данного срока позволит несколько сэкономить время и сократить расходы по оформлению товаров.

При этом стоит обратить внимание на то, что срок оформления ГТД может быть продлен до 10 дней с письменного разрешения начальника таможенного органа или уполномоченного им должностного лица. При этом

кодекс не определяет оснований для принятия такого решения, что может предоставить таможенному органу определенную свободу толкования данной нормы.

Для стран-участниц союза вводится единое регулирование порядка сертификации соответствия, осуществления санитарного, фитосанитарного и ветеринарного контроля. Также на территории Таможенного союза применяется общий порядок выдачи лицензий и разрешений на экспорт и (или) импорт товаров.

Унификация указанных норм должна способствовать сокращению времени и средств, затрачиваемых на получение всей необходимой разрешительной документации для импорта в страны Таможенного союза.

С введением ЕТТ также стоит принять во внимание изменения в ставках таможенных пошлин. Основной проблемой является разница, которая существовала между ставками в таможенных тарифах России, Беларуси и Казахстана до введения ЕТТ.

При сравнении ставок таможенных пошлин на отдельные позиции товаров в тарифах стран-участниц союза следует, что самый низкий уровень ставок присутствовал в Казахстане, затем в Беларуси. После введения ЕТТ ставки на отдельные категории товаров в этих странах были скорректированы и повышенны, что приведет к увеличению финансовой нагрузки по таможенному оформлению товаров.

Безусловно, с введением новых норм таможенного регулирования и контроля участники внешнеэкономической деятельности могут испытывать проблемы переходного периода. Однако стоит надеяться, что Таможенный союз все-таки привнесет упрощение в их деятельность.



Tensions between Carriers and Shippers



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

Friction in All Lanes

A recent survey by Eye for Transport revealed that 55% of shippers expect to be able to continue paying the reduced freight rates they negotiated during the recession. However, the same survey revealed that only 14% of carriers expected to be able to maintain such low prices. This huge discrepancy in expectations is another confirmation of the tension and frictions that we are experiencing in our industry.

On the sidelines of industry events this year – whether at the coffee, the lunch or often the cocktails - the conversation quickly turns to the friction between shippers and carriers. Participating in recent conferences in Hong Kong, China and India, I have heard from shippers complaining about the carriers rising rates and imposing surcharges, whilst restricting capacity. The carriers have also been airing their grievances - mostly complaining that shippers have unrealistic expectations of post-recession rates.

Post-boom blues

Through mid-2008 container shipping lines had enjoyed continuing growth for a number of years – container volumes continued increasing, freight rates were healthy and the carriers confidently ordered more new ships with even greater capacity.

As the financial crisis hit, consumer confidence in Europe and the USA crumbled and Asia exports plunged. Manufacturers had less volume

to ship and suddenly container ships were sailing well-under capacity. With volume demand falling, there was intense pressure on unit rates, whilst additional new capacity was coming into the market - a potent combination.

As carriers adjusted to the situation, hundreds of container ships were idled and rates were slashed in order to compete for the diminishing amount of business. Sailing schedules were altered and slow steaming introduced in order to reduce costs. Uncertainty arising from the economic crisis resulted in brutally competitive pricing in the midst of unfulfilled commitments on volume and space, thereby putting enormous strain on even the best of relationships, amongst the fight for survival.

The shippers enjoyed the unprecedented low rates throughout 2009 and naturally wanted rates to stay that low. Now that the green shoots of recovery are building confidence, more cargo is being shipped. However with so many container ships still laid up, volume increases in January and February resulted in capacity shortages and the rates rising once more – whilst cost reducing slow-steaming practices have extended transit times.

Shippers Corner

From the shippers' corner, the latest complaints are aimed at carriers for keeping capacity idled – even though demand has increased, whilst reducing service levels through less frequent port

calls and slow steaming, whilst simultaneously increasing rates and imposing surcharges. Creative terminology – over and above regular seasonal adjustments such as general rate increase (GRI) and peak season surcharges (PSS) – includes shipping lines positioning fees as an “emergency revenue charge”, an “extraordinary surcharge” and an “emergency bunker charge”. Numerous different charges become complex and confusing, making it challenging for shippers to compare rates, whilst also being unable to predict their freight costs. Shippers are calling for more of the laid-up vessels to be brought back into service and for surcharges and rate rises to cease. They feel they are being forced to pay higher rates for lower service.

Carriers Complaints

The carriers grumble that shippers are being unrealistic and do not appreciate the difficulties faced by the container shipping industry. New capacity is due to come on-stream and hence there is reluctance to reinstate idled capacity – even though we have seen recent increase in volumes. Slow steaming initiatives are reducing fuel costs - but slow down the transit time, and reconfiguring trade lane networks in line with fewer vessels in service has resulted in reduced port calls on many routes. During the frantic battle to keep some cargo on ships, the rates were reduced to unsustainable levels such that the top 20 container lines lost over \$12 billion in 2009, with the industry leader alone reporting losses of over \$1 billion. The situation is clearly untenable and it is surprising that there have been no bankruptcies amongst the major carriers. Hence, they too are struggling and in this market they have to continually adjust price and capacity in relation to demand. However the carriers should recognize that is was they themselves that chose to reduce their rates to such unsustainable levels – as it turns out, the ensuing price war has helped nobody and hurt everybody.

Stuck in the middle

Freight forwarders have been caught in the middle of this rumbling disagreement for some time, and, as reported by one senior executive of a top ten global forwarders, they are unhappy with continually being in the crossfire.

With rates fluctuating wildly, schedules altering frequently, transit times changing due to slow steaming and increasing volume demand putting strains on restricted supply, the freight forwarders have been continually re-negotiating space, price and service agreements with their carriers and their shippers – putting strain on relationships during very tough times for all parties.

The same senior executive also described how freight forwarders are unhappy with both the carriers and the shippers for business activities that undermine the forwarder's role as the intermediary in the sector - carriers are encroaching on some of freight forwarders' business and shippers are negotiating contracts directly with the carriers.

Direct contracts with shipping lines - about ten years ago, only companies moving more than



Way forward

10,000 containers per year would have a direct contract with the shipping lines - now, space and price negotiations are directly agreed and contracted between carriers and shippers. These days, shippers with annual volumes as low as 500 containers are entering into direct contract arrangements with carriers, thus to a large extent bypassing the 'wholesaler' role of the freight forwarder.

This has put a strain on traditional relationships between shippers and freight forwarders because their customers (shippers) are choosing to deal directly with their suppliers (carriers) in a bid to save costs and cut out the middleman.

Also during the last ten years, many of the shipping lines have established their own business units to offer freight forwarding and logistics services to the shippers - so we also have the carriers bypassing the forwarders and offering competing services direct to the shippers - going direct to their customers' customer - again seeking to cut out the middleman.

The traditional tri-party structure of the industry - shipper, forwarder and carrier - is therefore surely coming under increasing threat and we may well see further disintermediation in the sector. In the meantime, the freight forwarders have to continue to work with the carriers that they feel are encroaching on their business and the shippers that they feel are trying to bypass them.

So we are now in the situation of tension - we have adversarial relationships, combative negotiations and plenty of friction. Containerized shipping moves over 90% of global trade, so all the parties involved are going to have to find ways to work together. We will see a re-organization and re-alignment of the commercial relationships between shippers, carriers and freight forwarders during the coming 24 months - as we all wait to see whether and how the economy recovers through 2011.

All three constituent groups need to diligently review and reconsider their arrangements with their business partners and make conscious choices - on case by case basis - between "strategic" and "transactional" relationships - with the responsibilities, commitments and expectations being quite different.

This is fine - as long as both parties have the same understanding of the nature of the relationship. There will likely be more transactional business, with the various buyers and sellers shopping around on a more ad hoc basis, expanding the size of the 'spot' market, but with all parties having a clearer understanding of the purely transactional nature of these deals.

Meanwhile, there will also be some re-alignment within the strategic relationships - resulting from the enormous strains induced by

the economic crisis. We will see various major shippers reconfiguring their allegiances with forwarders and likewise some major forwarders re-aligning their commitments with carriers. In the major account sector, companies will likely get more selective about who they work with - suppliers and customers - and be very clear with their business partners about the nature of their relationship - and related future expectations and responsibilities, in good times and bad.

The global economic crisis has exacerbated tensions to create this adversarial environment in the industry. The combative and fractious comments that we have heard - on and off the record - reflect the fact that the term 'partnership' has been overused, with the struggle for mere survival taking precedent over informal agreements and loyalty expectations.

The volatile supply and demand situation will not greatly change until the second half of 2010, when we should see some steady economic recovery on a global basis and therefore some stability in the markets. This will enable more predictable demand, leading to better balanced supply, improving equilibrium in the market, enabling those that have survived the crisis to settle down into their new relationships - whether they be transactional or strategic. ■

ЛОГИСТИКА



Напряженность между перевозчиками и грузоотправителями

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

Трения на всех трассах

Анализ, недавно проведенный британским институтом «Глаз транспорта», показал, что 55% грузоотправителей рассчитывают и далее платить перевозчикам по сниженным ценам перевозок, которые были согласованы во

время спада. Однако тот же анализ показал, что только 14% перевозчиков смогут сохранить такие низкие цены. Такое значительное противоречие в ожиданиях является лишь еще одним подтверждением напряженности и

трений, царящих в транспортной индустрии.

На различных мероприятиях транспортной индустрии: за чашечкой кофе, обеденным столом или, чаще всего, за коктейлем - разговор быстро переходил на тему о возникших трениях между грузоотправителями и перевозчиками. Участвуя в недавно прошедших конференциях в Гонконге, Китае и Индии, я выслушал жалобы грузоотправителей, что перевозчики поднимают цены и вводят всевозможные доплаты, тем самым ограничивая объемы оказываемых услуг. Перевозчики также выражали недовольство - в основном жаловались, что грузоотправители рассчитывают на нереальные тарифы, существовавшие в самой низшей точке экономического спада.

Отзвуки прошедшего пика

До середины 2008 г. операторы контейнерных линий радовались подъему: много лет объемы контейнерных перевозок постоянно росли, тарифы на перевозку грузов были приемлемыми, так что перевозчики уверенно заказывали верфям все больше новых судов как можно большего дедвейта.

Когда ударил финансовый кризис, уверенность потребителей в Европе и Америке потерпела крах, а азиатский экспорт сократился. Сократилось производство товаров, и контейнерные суда внезапно стали ходить полупустыми. С падением объемов ощущалось все большее давление на снижение цен, а тем



временем на рынке появлялись вновь построенные суда – неважная комбинация.

Пока перевозчики приспосабливались к ситуации, сотни тысяч контейнерных судов стояли на приколе, а цены, чтобы устоять в конкурентной борьбе, были снижены до минимума. Графики рейсов также были приспособлены к экономической ситуации, а для снижения издержек суда стали курсировать малым ходом. Неуверенность, возникшая из-за экономического кризиса, страх выпасть из игры в итоге завершились жестокими конкурентными ценами. Эта борьба за выживание вызвала огромную напряженность даже при наилучших партнерских связях. Многим пришлось покинуть рынок.

Между тем, грузоотправители радовались беспрецедентно низким ценам в течение всего 2009 года и, естественно, хотели, чтобы такими они оставались и впредь. Теперь, когда ростки оживления экономики вызывают все большее доверие, стали расти и грузоперевозки. Однако из-за того, что большинство контейнеровозов все еще на приколе, рост грузов в январе и феврале привел к недостаточным мощностям и снова растущим ценам, между тем экономящая расходы практика малого хода удлинила сроки транзита.

Точка зрения грузоотправителей

С точки зрения грузоотправителей, перевозчики держат объемы пустыми – потребность в товарах возросла, но из-за более редких рейсов в порты снизились поставки услуг, хотя при этом повышаются расценки и вводятся новые доплаты. Творческая терминология: сезонные доплаты как общий рост расценок и сезонная пиковая надбавка, включая подачу сборов судоходных линий как «плату за непредвиденные поступления», или «особые сборы», или «сбор за непредвиденную бункеровку». Множество различных платежей создали сложную и запутанную систему, не позволяющую судоходным компаниям выровнять ценообразование и тем самым установить реальные тарифы за отправку грузов.

Грузоотправители стремятся вернуть стоящие на приколе суда и остановить рост цен, а также введение этих «новаторских» платежей. Они чувствуют себя так, словно их вынуждают платить больше за менее качественные услуги.

Жалобы перевозчиков

Перевозчики сетуют, что грузоотправители не видят реалий и не оценивают трудности, с которыми сталкивается индустрия контейнеророперевозок. На рынок должны прийти новые суда, поэтому нет желания возвращать на работу старые, хотя увеличение грузопотоков и ощущается. Инициатива малого хода сократила топливные издержки, однако замедлила сроки транзита, кроме того, после реорганизации движения судов все меньше их заходит в порты на многих маршрутах. Из-за напряженной борьбы, ведущейся за сохранение некоторых грузов, цены были снижены до такого минимума,

что 20 крупнейших контейнерных линий в 2009 году лишились более 12 миллиардов долларов США, а лидер рынка сообщил о потере примерно 1 миллиарда долларов США. Ситуация явно не из лучших, и просто невероятно, что никто из крупных перевозчиков не обанкротился. Таким образом, они также ведут суровую борьбу и на этом рынке вынуждены постоянно регулировать цены и объемы с учетом потребностей. Однако перевозчики должны признать, что они сами снизили расценки до таких невероятных размеров – и после всего этого выяснилось, что происходящая война цен не помогла никому, а вред нанесла всем.

Застрявшие посередине

Экспедиторы грузов оказались в центре этих разногласий и, как утверждает руководитель одной из 10 крупнейших экспедиторских компаний мира, им очень не нравится постоянно находиться под перекрестным огнем.

Уровень цен колеблется, графики меняются часто, время транзита замедлилось, и растущая потребность в перевозке грузов вызывает напряженность из-за ограниченных поставок, а экспедиторы грузов вынуждены постоянно вести переговоры для достижения договоренности по поводу места, цены и услуг с перевозчиками и грузоотправителями, перенося напряженность на отношения между сторонами в кризисный период.

Тот же руководитель упомянул, что экспедиторы грузов недовольны как перевозчиками, так и грузоотправителями из-за их деятельности, которая наносит вред роли экспедиторов как посредников в этом секторе – перевозчики покушаются на бизнес экспедиторов, а грузоотправители напрямую ведут переговоры по поводу договоров с перевозчиками.

Что касается прямых контактов с судоходными линиями, то примерно десять лет назад только компании, перевозящие более 10 тыс. контейнеров в год, могли напрямую подписывать договоры с судоходными линиями. Теперь переговоры о месте и цене ведут непосредственно перевозчик и грузоотправитель. Сейчас грузоотправители, перевозящие всего 500 контейнеров в год, напрямую заключают договоры с перевозчиками, минуя таким образом «оптовиков» – экспедиторов грузов.

Все это вызвало напряженность в отношениях между традиционными грузоотправителями и экспедиторами, так как клиенты экспедиторов (грузоотправители) напрямую ведут переговоры с поставщиками (перевозчиками), экономя расходы и тем самым отказываясь от услуг посредника.

За последние десять лет большинство судоходных линий учредили дочерние компании, оказывающие грузоотправителям услуги экспедиторирования грузов и логистики – так что и тут перевозчики минуют экспедиторов и предлагают конкурентные услуги прямо грузоотправителям, напрямую связываясь с клиентами своих клиентов – опять-таки, стремясь выбросить посредников.

Традиционная структура трех сторон в индустрии – грузоотправитель, экспедитор и

перевозчик – сталкивается с прямой угрозой, поэтому мы и далее будем видеть исчезновение посредников в этом секторе. И пока все это происходит, экспедиторы грузов должны продолжать работу с перевозчиками, которые покушаются на их бизнес, и грузоотправителями, которые стараются выбросить их из игры.

Дорога вперед

Итак, сегодня мы находимся в напряженной ситуации: у нас имеются враждебные отношения, воинственные переговоры и много трений. Контейнерное судоходство перевозит выше 90% товаров мировой торговли, так что все заинтересованные стороны должны будут найти способ работать вместе. В ближайшие 24 месяца мы увидим реорганизацию и пере регулирование коммерческих связей между грузоотправителями, перевозчиками и экспедиторами – с постоянным ожиданием, оживет ли экономика и как она оживет за 2011 год.

Всем трем сторонам придется тщательно пересмотреть и взвесить свои договоры с деловыми партнерами, сделав разумный выбор, шаг за шагом, между «стратегическими» и «договорными» отношениями – с учетом разных обязательств, ожиданий и ответственности.

Это прекрасно – до тех пор, пока обе стороны одинаково понимают характер отношений. Должно появиться больше «сделочного» бизнеса, с разными покупателями и продавцами, ищущими лучшее предложение, что расширит «случайный» рынок, где все стороны хорошо понимают чисто сделочные связи.

Тем временем, в стратегических отношениях начнется перестройка – как ответ большой напряженности, которая была создана экономическим кризисом. Крупные грузоотправители пересмотрят свои отношения с экспедиторами, как и некоторые более крупные экспедиторы изменят свои обязательства по отношению к перевозчикам. В секторе расчетов компании будут внимательнее выбирать, с кем работать – как с поставщиками, так и с клиентами, и воцарятся очень открытые деловые отношения, определяющие надежды на будущее и ответственность как в хорошее, так и в плохое время.

Мировой экономический кризис осложнит напряженность, создав такую враждебную обстановку в индустрии. Воинственные и напряженные комментарии, которые мы слышали в последнее время – как официально, так и шепотом – отражают тот факт, что термин «партнерство» использовался где надо и где не надо, чтобы удержаться на рынке и воспользоваться неформальными соглашениями в надежде на лояльность.

Непостоянная ситуация в области спроса и предложения значительно не изменился до второй половины 2010 года, когда мы должны почувствовать постоянное экономическое оживление в мировом масштабе и наряду с этим – некоторую стабильность на рынке. Это позволит лучше предусмотреть спрос и лучше сбалансировать поставки, что улучшит равновесие на рынке и позволит тем, кто пережил кризис, создать новые связи – неважно, будут они сделочными или стратегическими.



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



Privatization of a shipping company of Lithuania: a mistake or inevitability?

Jelena Listopad

The intention of the Government of Lithuania to sell Lithuanian Shipping Company brought dissatisfaction among the seafarers and the community. Lithuanian citizens' union even sees it as an encroachment upon the status of Lithuania as a maritime state. The representatives of the union and maritime community started collecting signatures against the plans to privatise the shipping company in the framework of the action 'For Lithuania as a maritime state' and took the opportunity to meet with the Minister of Transport & Communications Elgijus Masiulis and the Prime Minister Andrius Kubilius, trying to persuade them to maintain the shipping company for the state.

But the authorities have their own truth.

"The shipping company is suffering from millions of losses and is in great need of investments. During the last two years the losses were LT 40 million. The state has no money to take the company out of the pit, therefore, it is necessary to look for investors", - stressed the Minister of Transport & Communications E.Masiulis at the meeting with the maritime community.

There already are the first victims in this opposition: in the end of March the Director General of *Lithuanian Shipping Company* Vytautas Vismantas, who successfully managed the company from the moment of its foundation in 2001, resigned.

"The company has never worked unprofitably. Only during the last two years the company came out with a zero – whatever we earned, we used for the maintenance of the fleet. There are no losses in fact, they exist only on paper or are made out of the depreciation costs", - said V.Vismantas

trying to save the shipping company.

According to him, in 2008 the shipping company earned LT 4.5 million profit. But when they assessed the property in the end of the year it appeared that the prices of ships had fallen down, some of them even by 50%. For this reason the depreciation "swallowed" profit, and generated the loss of LT 12 m. But the real money, more than LT 4 m, remained in the company!

9 years ago after the privatization of LISCO and separation of the *Lithuanian Shipping Company* to a self-dependent company it received old ships and a LT 56 m of debts. *Lithuanian Shipping Company* without asking for any support or funds from the government renewed its fleet and paid out the debts. During those years LSC transferred to Social Insurance LT 40 million 864 thousand, during 7 years paid out to the state almost LT 4 m of dividends, during the last 2 years paid LT 795 thousand income taxes.

In those days when the ships of a lot of European companies due to the lack of work used to stand idle for months, the fleet of *Lithuanian Shipping Company* was not idle for a single day though we had to agree on rather low charter prices. Only the biggest ship of *Lithuanian Shipping Company* *Venta* at the beginning of crisis stood idle for almost two weeks but later on it rapidly overcame the backwardness. Isn't it a clear example witnessing the clever management of the shipping company administration?

"In 2001 LISCO was sold for USD 46 million, but on paper it was USD 13 million. Today we would not get such a sum and in the end Lithuania will lose stable incomes to Social and the budget. Investors may sell out the fleet and

AB *Lietuvos juro laivininkyste* (*Lithuanian shipping company* – LSC) having a fleet of 11 tramp ships, - is the only shipping company under the subordination of the state. The control package of 56.66% shares belong to the Ministry of Transport & Communications of Lithuania and 4.78% belongs to the Government Property Fund.

Lithuanian seafarers will be left without jobs, and the state – without its fleet. LSC is not asking for help from the state – the only thing it asks is not to interfere with the work, and in one or two years profit will come back", - thinks the veteran of the LSC and the chairman of the Seafarers' Union of Lithuania Algimantas Mikalajunas.

For the LSC it is the second attempt for the privatization. The first one was 7 years ago and it was not successful. The biggest price, LT 30 million for the 66.66% shares package, was proposed by the Danish company *Trident Marine*. But after checking it appeared that the company, consisting of two persons could not even think about such a sum of money. Besides, its daughter company, which had chartered several ships from LISCO, was in debt for the LSC hundreds of thousands of US dollars. When the absurdity of such „privatization“ became evident even to the government, it terminated the tender in August 2004. For a long time the company felt the consequences of the steps of the Government and the State Property Fund. The Danish company brought the case to the law court. According to the Vice Minister A. Staras, *Trident Marine* claims were at the law courts even last autumn.

It is worth mentioning that then V.Vismantas put great efforts in order to persuade the Government in financial and business incapability of a potential investor. It is evident that the present resignation is an apprehension that this time the disastrous privatization of the fleet is inevitable. Although the Prime Minister created an expert group after meeting with the maritime society, which should present its findings about the feasibility to privatize LSC. ■





TRANSBALTICA 2010



XIII INTERNATIONAL
CONFERENCE

June 3 - 4, 2010
Radisson Blu Daugava Hotel, Riga, Latvia

ORGANIZER:



PARTNER:

DnB NORD

SUPPORT:



TRANSIT
LATVIA



EURO-ASIAN
TRANSPORT UNION



LATVIJAS
DZELZCEĻS



Radisson
BLU

ph.: +371 67332871, +371 67333167; fax: +371 67334350; e-mail: forum@rms.lv; www.rmsforum.lv



Приватизация Литовского морского пароходства: ошибка или неизбежность?

Акционерное общество «Летувос юру лайвининкисте» (Литовское морское пароходство – L JL), имеющее флот из 11 трамповых судов, – единственная судоходная компания, оставшаяся в подчинении государства. Контрольным пакетом из 56,66% акций владеет Министерство сообщений, еще 4,78% акций находятся в руках у Фонда государственного имущества.



Начав в 2001 году с 19-ю старыми судами, пароходство за эти годы полностью обновило флот, не попросив у государства ни цента.

Намерение правительства Литвы продать Литовское морское пароходство вызвало недоводение среди моряков и общественности. Союз литовских граждан усмотрел в этом даже покушение на статус Литвы как морского государства. В рамках акции «За Литву как морское государство» проводится сбор подписей против планов приватизации пароходства, представители союза и морской общественности добились встреч с министром сообщений Элигиюсом Масюлисом, а затем и с премьер-министром Андрюсом Кубилиусом, убеждая их сохранить пароходство для страны.

Но у властей своя правда. «Пароходство имеет многомиллионные убытки и нуждается в инвестициях. За последние два года убытки составили около 40 млн литов. У государства нет денег, чтобы вытащить компанию из ямы, поэтому нужно искать инвесторов», – утверждал министр Э.Масюлис на встрече с морской общественностью.

В этом противостоянии есть уже и первые жертвы: в конце марта подал в отставку генеральный директор Литовского морского пароходства Витаутас Висмантас, успешно руководивший компанией с момента ее основания в 2001 году.

«На самом деле пароходство никогда не работало убыточно. Лишь последние два года выходили, что называется, по нулям – сколько зарабатывали, столько и расходовали на содержание флота. Убытки, по сути, нет, они бумажные, ибо сформированы из расчетов за амортизацию», – пытался отстоять пароходство В.Висмантас.

По его словам, в 2008 году пароходство заработало 4,5 млн литов прибыли. Но когда в конце года провели оценку имущества, оказалось, что стоимость судов упала, некоторых – до 50%. Вот и получилось, что амортизация «сыграла» прибыль, сгенерировав убытки до 12 млн лт. Но реальные-то деньги, более 4 миллионов, остались в компании!

Получив 9 лет назад, после приватизации LISCO и выделения пароходства в самостоятельную компанию, старые суда и долги LISCO за строительство судов в размере 56 млн лт, оно не прося ни цента у государства обновило весь флот, погасило чужие долги. За эти годы в СОДРУ от L JL поступило 40 млн 864 тыс. лт, за 7 лет государству выплачено почти 4 млн лт дивидендов, только за 2 последних года заплачено 795 тыс. лт подоходных налогов.

В то время, когда суда многих европейских

Елена Листопад

компаний из-за отсутствия работы месяцами стояли на приколе, флот Литовского морского пароходства не простоявал ни дня, хотя приходилось соглашаться на низкие фрахтовые ставки. Только крупнейшее в Литовском морском судовом регистре судно «Вента» в начале кризиса простояло без дела почти две недели, но потом быстро нагнало отставание. Это ли не яркое свидетельство грамотного менеджмента администрации пароходства?

«В 2001 году LISCO продали за 46 млн долл., да на счетах было 13 млн долл. Сейчас не продать и за столько, а в результате Литва лишился стабильных поступлений в СОДРУ и в госказну. Инвестор может распродать флот, и литовские моряки останутся без работы, а государство – без своего флота. Пароходство не просит помощи у государства – только пусть не мешают работать, и через год-другой вновь начнет поступать прибыль», – считает ветеран пароходства и представитель Союза моряков Литвы Альгимантас Микалаюнас.

Для пароходства это уже вторая попытка приватизации. Первая, предпринятая 7 лет назад, завершилась неудачно. Самую высокую цену, 30 млн литов за пакет из 66,66% акций, предложила датская компания «Trident Marine». Но на поверку оказалось, что у состоящей из двух человек компании таких денег нет и в помине. Более того, ее дочерняя фирма, бравшая во фрахт несколько судов LISCO, задолжала пароходству сотни тысяч долларов. Когда абсурдность такой «приватизации» стала очевидна уже и правительству, оно в августе 2004 года свернуло конкурс. Последствия правительство и Фонд государственного имущества расхлебывали еще очень долго. Датчане затаскали их по судам. По словам вице-министра А.Штараса, суды по искам «Trident Marine» шли еще и прошлой осенью.

Кстати сказать, тогда В.Висмантас приложил немало усилий, чтобы убедить правительство в финансовой и деловой несостоятельности потенциального инвестора. Очевидно, его теперешний уход в отставку вызван опасением, что на этот раз губительная для флота приватизация неизбежна. Правда, премьер-министр Андрюс Кубилиус после встречи с морской общественностью распорядился создать экспертную группу, которая должна представить свои выводы о целесообразности приватизации Литовского морского пароходства. ■

9th INTERNATIONAL
TRANSPORT, TRANSIT & LOGISTICS
EXHIBITION

TRANSASPIAN



1-4 JUNE 2010
BAKU, AZERBAIJAN

ORGANISERS



Tel.: +994 12 447 47 74; Fax: +994 12 447 89 98
E-mail: transport@iteca.az

www.transcaspian.az



The European shipbuilders are uniting



A Joint Declaration by 33 Regional Governments on the Future of the European Shipbuilding Industry was handed over today to Prof. Jerzy Buzek, President of the European Parliament, as well as representatives of the European Council, the European Commission and the President of the Committee of the Regions. Jointly, the 33 Regions consider the future of the European shipbuilding industry as a top priority for their economic development in the coming decades and share deep concerns related to the impact of the global shipbuilding crisis.

The social partners of the sector highly appreciated this initiative. Reinhard Lüken, Secretary General of the Community of European Shipyards' Associations (CESA) said: „The joint support from all major shipbuilding regions across the EU underlines the urgency of the issue and the importance of finding joint solutions to the shared worries. The Regions are calling for European leadership. We sincerely hope that the EU institutions take this call up fast. We need decisions!“ Ruud van den Berg, Chairman of the Shipbuilding Social Dialogue Group with the European Metalworkers' Federation (EMF) said: „More than 60 million people are standing behind the position expressed in this Joint Declaration of their Regional Governments. Ten thousands of jobs have already been lost due to the crisis. This is an attractive high-tech indus-

try. We do not want to pay the price for unfair competition from Asia or the mistakes of the banks and speculators. We trust in Europe!“

The positive response of the EU Institutions during the handover is encouraging and CESA and EMF thank in particular President Buzek for his clear support.

The social partners in the sector have a long tradition of pulling jointly for shared policy goals. After the successful years since the introduction of the *LeaderSHIP 2015* policy, the current global crisis could cause irreparable damage to Europe's outstanding shipbuilding capabilities. The proposed action programme, which resulted from the 'LeaderSHIP High Level Meeting' in September 2009 chaired by Günther Verheugen, then Commission Vice-President in charge of Industry, is considered the right way



**Association of Lithuania
Shipbuilders and Repairers**

The Ship Windlift 1 was built in the Western Shipyard in Lithuania.

ahead, if implemented without further delay. The industry needs first of all new orders to limit the employment impact to the minimum. To this end, particularly the concept of an eco-bonus for the replacement of out-dated, unsafe and polluting tonnage in European waters could be effective to bridge the temporary demand gap.

Complementing temporary employment measures would help to avoid a social crisis and maintain a skilled workforce.

Various forms of well established as well as new ocean businesses for Europe's innovative shipyards with their dense supply and service network are offering attractive growth potential, provided a level playing field is safeguarded and access to project financing is in place.

Brussels, 8 April 2010

CESA – Community of European Shipyards' Association directly represents more than 99% EU shipyard production, which is produced, repaired and serviced by more than 300 shipyards in the trade, war ships and other floating objects. Member Shipyards provide more than 100,000 high qualification jobs through direct employment with year turnover of EUR 30-40 billion. CESA is comprised of 16 national associations, Norway and Croatia. Association of Lithuania Shipbuilders and Repairers is a member of the CESA.

The EMF is the representative body defending the interests of workers in the European metal industry. The EMF has a mandate for the external representation and coordination of the metalworkers' unions and a mandate to engage in bargaining at European level. ■



JOINT DECLARATION BY REGIONAL GOVERNMENTS ON THE FUTURE OF THE EUROPEAN SHIPBUILDING INDUSTRY

For the undersigning 33 regions, the future of the European shipbuilding industry is top priority for the economic development in the coming decades. As responsible representatives for our regions, we jointly speak on behalf of a population of more than 60 million people.

1. Shipbuilding is a high tech sector providing thousands of high skilled jobs at shipyards countless suppliers of equipment and services to the yards. Shipbuilding forms a keystone in the regional maritime clusters with its tight network including many SMEs and invaluable scientific excellence. In our regions, shipbuilding is an essential sector for the prosperity of our people.

2. Shipbuilding has been severely affected by the global economic crisis in combination with global structural imbalances and market distortions. Demand for new ships has collapsed since summer 2008. Due to long production lead-times, shipbuilding is a late-cycle industry. The impact of the demand collapse on employment will be felt with an 18 months delay. At the end of 2009 on average about 20% of the jobs at shipyards were affected. This figure could dramatically increase in 2010. Without new contracts before summer 2010, an employment crisis with half the jobs at stake could be unavoidable.

3. During the 'LeaderSHIP High Level Meeting' in September 2009 chaired by Vice- President Verheugen, urgent action measures were proposed to decisively counteract irreparable damages to this industry with its outstanding capabilities. We strongly support the proposed action programme including fleet investment stimulus, financing means, level playing field and expanded and accelerated research and innovation efforts.

4. The European institutions are urged to establish, without delay, appropriate conditions for an emergency programme, generating orders for markets, which are in need for new, safe and clean ships. A targeted fleet renewal programme is expected to boost regional investments and industrial activity,

improve the infrastructure, reduce significantly dangerous emissions from ships and thus contribute to a healthy environment.

5. Shipbuilding has been and will be an attractive growth market. European yards have successfully developed from a labour intensive to a know-how intensive industry. While demand for standard ship types is expected to remain weak for several years, a number of new markets for European yards are anticipated. These include in particular new designs for low emission ships, deep sea off-shore support vessels, ocean energy related hardware and a number of highly specialised fields of maritime activities. In addition, well established growth market such as the cruise industry will continue to develop positively.

6. Shipyards are taking all necessary measures on their side to adjust to the changed business environment. The proposed support for the European industry aims at bridging the temporary demand gap and improving key framework conditions for technologically advanced and competitive companies. The measures are not considered as attempts to delay structural change. However, they will give this future growth sector the means to successfully face the challenges arising from the distorted conditions of the global market.

7. The EU must demonstrate its ability to jointly and effectively address the challenges of the shipbuilding sector. To this end, we request the European Commission and Member States to take all necessary decisions for swift implementation in line with the LeaderSHIP proposals. We count on the European Institutions to take its full responsibility in this context.

Brussels, 8th April 2010

Signatories:

Mrs. Eva M. Vazquez Sanchez, Director General for Industry Energy and Mines of Andalucía

Mr. Graciano Torre González, Governor of the Principality of Asturias

Mr. Bernabé Unda Barturen, Minister of Industry, Innovation, Trade and Tourism of Basque Government

Mr. Emil Dichev, Mayor of Municipality Beloslav

Mr. Aurel Gabriel Simionescu, Mayor of Braila

Mr. Martin Günthner, Minister of Economic Affairs and Ports of the Free Hanseatic City of Bremen

Mr. Dimitar Nikolov, Mayor of Burgas

Mr. S. Galema, Member of the Provincial Executive Council of Friesland

Dr. Renzo Tondo, President of Autonomous Friuli Venezia Giulia Region

Mr. Dimitru Nicolae, Mayor of Galați

Mr. Ángel Bernardo Tahoces, Director General for Industry Energy and Mines of Galicia

Dr. J. C. Gerritsen, Member of the Provincial Executive Council of Groningen,

Mr. Axel Gedaschko, Senator of Economic and Labour Affairs Free Hanseatic City of Hamburg

Mr. Ivan Jakovčić, President of the Istria Region

Mr. Arūnas Burkšas, Governor of Klaipėda County

Mr. Claudio Burlando, President of Liguria Region

Mr. Gian Mario Spacca, President of the Marche Region

Mr. Jürgen Seidel, Minister of Economics, Labour & Tourism of Mecklenburg- Vorpommern

Mr. Jörg Bode, Minister for Economics, Labour and Transport State of Lower- Saxony

Mr. Constantin Adrian Bragaru, Mayor of Orsova

Mr. Mieczysław Struł, Marshal of Pomorskie Voivodeship

Mr. Bojidar Jotov, Mayor of Regional Government of Ruse

Mr. Joël Batteux, President of La Carene, Mayor of Saint-Nazaire

Mr. Jost de Jager, Minister of Science, Economic Affairs and Transport of Schleswig-Holstein

Mr. Constantin Hoga, Mayor of Tulcea

Mr. Mikko Pukkinen, Lord Mayor of Turku

Mr. M. Wiersma, Member of the Provincial Executive Council of Zeeland

Dr. J.W.Asje van Dijk, Member of the Provincial Executive Council of Zuid- Holland



Ассоциация судостроителей и судоремонтников Литвы

Объединяются судостроители Европы

В начале апреля совместная объединенная декларация 33 региональных правительств о будущем европейской судостроительной промышленности была вручена президенту Европарламента проф. Ержи Бузеку, а также представителям Совета Европы, Европейской комиссии и президенту комитета регионов. Все 33 региона видят экономическое развитие европейской судостроительной промышленности как основной приоритет на ближайшие десятилетия и выражают большое беспокойство по поводу проблем, связанных с влиянием кризиса на мировую судостроительную промышленность.

Социальные партнеры сектора высоко оценили эту инициативу. Генеральный директор Ассоциации европейских судоверфей Европейского сообщества (CESA) Рейнхард Лукен сказал: «Европейский союз должен принять срочное решение по поводу помощи всем крупнейшим регионам судостроения. К этому стимулирует принятая декларация. Мы искренне верим, что инстанции ЕС быстро откликнутся на этот призыв. Нам нужны кардинальные решения!».

Председатель группы социального диалога судостроения с Европейской федерацией металлистов Рууд ван ден Берг сказал: «Более 60 миллионов человек высказываются за позицию их региональной власти, выраженную в этой Объединенной декларации. Во время кризиса уже потеряны десятки тысяч рабочих мест. Это привлекательный промышленный сектор высоких технологий. Мы не хотим платить за нечестную конкуренцию Азии или за ошибки банковских спекулянтов. Мы верим в Европу!».



Паром «Muhumaa» построен на заводе «Вакару лайву гамикла» (VLG) в Литве.

Выраженная во время передачи декларации позитивная позиция инстанций Европы и явная поддержка президента Е.Бузека обнадеживают.

У социальных партнеров этого сектора имеется давняя традиция сообща добиваться общих политических целей. После успешного года с начала политики «LeaderSHIP» нынешний мировой кризис может нанести непоправимый урон европейским эксклюзивным судостроительным мощностям. Предложенная в сентябре 2009 г. на встрече «LeaderSHIP» в венахах, в которой председательствовал тогдашний вице-президент комиссии, ответственный за промышленность Гюнтер Верхоген, программа действий считается правильным путем вперед, если только будет осуществлена незамедлительно. Потребности промышленности, прежде всего, это новые заказы, которые гарантируют снижение нехватки занятости до минимума. Для достижения этой цели концепция экологической уступки касательно замены устаревших, небезопасных и загрязняющих среду судов в европейских водах могла бы преодолеть временный отрыв спроса. Комплектация временных мер занятости поможет избежать социального кризиса и сохранить квалифицированную рабочую силу.

Различные инновационные формы, созданные европейскими судоверфями, а также но-

вые связи океанского бизнеса с густой сетью поставок и услуг предлагают привлекательный потенциал роста с условием, что будут обеспечены равносильные условия деятельности и надлежащая возможность пользоваться финансированием проекта.

Брюссель, 8 апреля 2010 г.

CESA, Ассоциация европейских судоверфей Европейского сообщества, непосредственно представляет более 99% продукции судостроения ЕС, которую производит, изменяет назначение и обслуживает более 300 судоверфей на торговых судах, военных кораблях и других плавучих объектах. Европейские судоверфи создают свыше 100 000 прямых рабочих мест для рабочей силы высокой квалификации с годовым оборотом 30-40 миллиардов евро. В CESA входит 16 национальных ассоциаций ЕС, Норвегия и Хорватия, в том числе Литовская ассоциация судостроителей и судоремонтников.

EMF является инстанцией, которая защищает интересы работников металлургической промышленности Европы. EMF обладает полномочиями профсоюзов металлистов на внешнее представительство и координирование для участия в переговорах на европейском уровне.



ОБЪЕДИНЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВ О БУДУЩЕМ ЕВРОПЕЙСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В ближайшие десятилетия будущее европейской судостроительной промышленности является приоритетом в области экономического развития для подписывающихся 33 регионов. Мы как ответственные представители нашего региона говорим от имени более 60 миллионов человек.

1. Судостроение является сектором высоких технологий, предоставляющим тысячи высококвалифицированных рабочих мест множеству поставщиков оборудования на судоверфях и предприятиях услуг. Судостроение своей тесной сетью, включая многие малые и средние предприятия и бесценную научную компетенцию, формирует краеугольный камень в региональных группах морского сектора. В наших регионах судостроение является важным сектором для повышения уровня благосостояния людей.

2. Судостроение сильно пострадало от экономического кризиса, мирового структурного дисбаланса и искажений рынка. Спрос на новые суда драматически стал снижаться с лета 2008 г. В силу длительного производственного цикла судостроение является промышленностью медленного цикла. Крах влияния спроса на занятость будет чувствоваться с 18-месячной задержкой. В конце 2009 г. деятельность судоверфей пострадала в среднем на 20%. Эта цифра может особенно возрасти в 2010 году. Без новых договоров до лета 2010 г. кризис занятости, когда возникла угроза потерять половину рабочих мест, может быть неизбежным.

3. Во время встречи «LeaderSHIP» в верхах, в которой председательствовал вице-президент комиссии Г. Верхоген, были предложены срочные меры для решительной нейтрализации нанесенного урона этой отрасли промышленности из-за невыполненных планов. Мы твердо поддерживаем программу предложенных действий, включая поощрение инвестиций во флот, источники финансирования, одинаковые условия, развитие научных технологий и новаторские усилия.

4. Европейские инстанции призывают незамедлительно создать надлежащие условия для программы критического положения, генерирующей заказы для рынков, которым нужны новые, безопасные и чистые суда. Целевая программа обновления флота должна поощрять региональные

инвестиции и промышленную деятельность, улучшать инфраструктуру, значительно уменьшить количество опасных выбросов с судов и таким образом внести вклад в бережное отношение к окружающей среде.

5. Судостроение было и будет постоянно растущим и совершенствующимся рынком. Европейские судоверфи прошли успешное развитие от трудоемкой до интенсивной промышленности технических знаний. Хотя спрос на суда стандартных типов останется слабым в течение нескольких лет, однако для европейских судоверфей намечены новые рынки. Это, в первую очередь, суда нового дизайна, небольшой эмиссии, океанские оффшорные вспомогательные суда, оборудование, связанное с энергией океана, и другие особо специализированные сферы морского бизнеса. Кроме того, устоявшийся рост рынка, как, скажем, для промышленности круизных судов, и далее будет развиваться положительно.

6. Судоверфи, в свою очередь, принимают все необходимые меры, чтобы приспособиться к изменившейся обстановке в сфере предпринимательства. Предлагаемая помошь европейской промышленности стремится сократить временный отрыв от спроса и улучшить основные условия, финансировать технологически прогрессивные и конкурентоспособные предприятия. Эти меры не являются попыткой отложить структурные изменения. Они как раз предоставляют возможность этому сектору промышленности с перспективой роста в будущем успешно преодолеть трудности, появляющиеся из-за искаженных условий мирового рынка.

7. ЕС должен продемонстрировать свою способность успешно решать проблемы судостроительного сектора. Для достижения этой цели мы просим Европейскую комиссию и государства-участники принять все необходимые решения и меры для быстрейшего претворения в жизнь предложений «LeaderSHIP». Мы надеемся, что европейские инстанции возьмут на себя всю ответственность в этой сфере.

Брюссель, 8 апреля 2010 г.

Подписавшиеся:

Eva M. Vazquez Sanchez, генеральный директор промышленности, энергетики и горного дела
Андалусия

Graciano Torre González, губернатор княжества Астурия
Bernabé Unda Barturen, министр промышленности, инноваций, торговли и туризма
правительства Басков

Emil Dichev, мэр муниципалитета Белослава
Aurel Gabriel Simionescu, мэр города Брайла

Martin Günthner, министр по делам экономики и портам свободного города Ганза Бремена
Dimitar Nikolov, мэр города Бурга

S. Galema, член исполнительного совета провинции Фрисландия
Renzo Tondo, президент автономии региона Фриули-Венеция-Джулия

Dimitru Nicolae, мэр Галати

Ángel Bernardo Tahoces, генеральный директор промышленности, энергетики и горного дела
Галиции

J. C. Gerritsen, член исполнительного совета провинции Гронинген

Axel Gedaschko, сенатор по вопросам экономики и труда свободного города Ганза Гамбурга

Ivan Jakovčić, президент региона Истра

Arūnas Burkšas, начальник администрации Клайпедского округа

Claudio Burlando, президент региона Лигурия

Gian Mario Spaccà, президент региона Марче

Jürgen Seidel, министр экономики, труда и туризма Мекленбург-Нижняя Померания

Jörg Bode, министр экономики, труда и транспорта Нижней Саксонии

Constantin Adrian Brăgaru, мэр Оришова

Mieczysław Struk, маршал Приморско-Горянского уезда Поморского воеводства

Bojidar Jotov, президент La Carene, мэр Сент-Назара

Jost de Jager, министр по вопросам науки, экономики и транспорта земли Шлезвиг-Гольштейн

Constantin Hogaia, мэр Тулча

Mikko Pukkinen, мэр города Турку

M. Wiersma, член исполнительного совета провинции Зеланд

J.W.Ase van Dijk, член исполнительного совета провинции Зюйд-Нидерланды



Why do Edinburgh taxi drivers lie?

Milda Manomaityte

Editor airail NEWS

Twitter, facebook, online ticketing and gadgets – these were the buzzwords of the *airrail EVENTS'* first conference 'Customer growth and retention strategies on Airport Rail Links' that took place in Edinburgh 18 March 2010.

Leaders of existing and new airport railways, airlines and airports were focusing on their marketing strategies and customer service innovations.

South Africa's *Gautrain Project* captivated the audience with their fresh approach on social media marketing: tweet-ups, facebooking and all the other magic words of the modern society.

Probably, you never heard about a 'tweet-up' before?

Well, to put it simply, you tweet an invitation to all of your twitter followers to meet somewhere and do something together and while doing it, tweet about it to your twitter friends...

"Our generation is of constant stimulation and is distracted with a click of the button. Social media is key in getting messages across but the trick is to keep it interesting – it's not about getting fans and followers, it's about keeping it real, keep them coming back for more", said Barbara Jensen, Marketing Manager of *Gautrain*.

And *Gautrain* did it – around 200 twitter followers and *Gautrain* facebook fans were invited for a visit to *Gautrain*. The campaign was named #tweetuponrails and was reportedly the biggest 'tweet-up' in South Africa to date.

Hundreds of people had a unique possibility to see the new *Gautrain* trains and as they sent tweets from their mobile devices on the morning of 13 March, tweetuponrails became a trending topic on twicsy, the twitter picture search engine.

"In a country where we too often look at the negative aspects, it is fantastic, every once in a while

to have your socks blown off by something that is being done by the Government for the people. Such was our experience at the *Gautrain Tweetup on Rails* on Saturday the 13th of March", wrote one happy blogger.

Another most discussed presentation was delivered by Paul Simmons, General Manager UK of *easyJet*.

UK's largest airline and Europe's 4th largest airline, *easyJet* recently reached the 500 destinations milestone.

"So... why are we bothered about trains?" - Paul asked the conference delegates, – "passengers most remember the first and last 30 minutes of their trip, so a great airport/airline journey can be trashed by a poor rail experience. We greatly care about the quality of service on the *Gatwick Express* as it has a lot of people to move".

According to Paul, *easyJet* supports the 'no-stop' *Gatwick Express*.

"*Gatwick Express* must remain a direct, non-stop premier train service into the heart of London. Passengers deserve value for money, a 'stopping' service would worsen passenger experience and force down prices", said *easyJet* General Manager UK.

According to him *Stansted Express* faces similar challenges: "*Stansted Airport* already has one of the highest proportions of rail usage for any airport in Europe (26%), the rail station is located under the main airport terminal, with easy



access, it has the direct service to the financial centre of London and the hotel districts via Tottenham Hale with 45 minutes journey time. It has everything going for it but... it's a bit crap."

"Over 30 year old trains, torn, ripped, broken, dirty seating, inconsistent brand, mixing air passengers and commuters with conflicting demands, consistently ranked by passengers as providing the poorest quality of any surface transport to *Stansted Airport* and no customer service staff onboard", Paul did not offer any remorse for *Stansted Express*. "The DfT announced new rolling stock from May 2011 – Dec 2011, but for political reasons for some of new rolling stock is to be allocated to commuter services rather than all to *Stansted Express*. This could mean a diluted inconsistent train service rather than a high quality service that drives the airport and the UK economy"

Paul finished his presentation with an invitation for rail operators and airports to reach out more to airlines.

Some of the delegates were asking why we chose Edinburgh as the host city of our first *airrail EVENTS* conference. Mike Connelly, Media and Public Affairs Manager of tie Ltd, the company that is bringing Edinburgh Trams into motion, left no further questions.

"The Edinburgh Tram is the most important project for the region, bringing 300 direct and 600 indirect jobs. Edinburgh's economy

will continue to grow, with more jobs, more people and more travel – without Trams the city's roads will not cope. The tram will connect key development areas across the city - West Edinburgh and The Waterfront via the City Centre. We are already seeing new developments planned along the route of the tram", said Mike.

The Edinburgh Tram is a light rail line connecting Edinburgh Airport with city centre. The trams will run every five minutes with a journey time from the airport to the city of 20 minutes and will have the capacity to transport 6,000 passengers per hour. According to Mike, trams will be fully integrated with Lothian Buses - one timetable, one ticket and one price.

Conference Chair, CNN anchor correspondent Adrian Finighan asked Mike about the popular rumour that the Trams will stop few hundred meters away from the airport.

"This is a rumour created by taxi drivers! The Trams will stop just outside the airport's arrival terminal, where currently there are dedicated bus stops", Mike assured the delegates.

And he is quite right. Taxi drivers do not like the dedicated airport rail services. Nor do the people who collect revenues from airport car parking.

"*Canada Line* gives passengers a good choice to save money – if you travel by taxi from downtown Vancouver to the airport it would cost

you about USD 30 or if you take your own car and park, you would pay USD 23 a day compared to USD 3.75 Canada Line ticket fare. In fact one of the biggest impacts to the airport was a significant decline in the parking revenues – we anticipated about USD 3 million decline in parking revenues", said David Harkness, Director *Parking & Ground Transportation*, Vancouver International Airport Authority.

Canada Line is the first air rail link in Canada and is automated light rail rapid transit system linking downtown Vancouver with both Richmond and *Vancouver International Airport*.

The line opened on August 17, 2009, 3 months ahead of schedule.

"With the first day of operations, *Canada Line* exceeded passenger forecasts – we now carry some 100,000 passengers a day", - said Marc Devlin, Vice President *Protrans BC Operations*, the company that operates the line.

"We pay a lot of attention to our Customer Service –trains and stations have dedicated highly trained *Canada Line Attendants*".

Naturally, the delegates were very curious to learn about the Vancouver Winter Olympic Games 2010 operations. Did the new line cope with the challenge?

"To prepare for the Olympic days operations, we studied very seriously the Christmas Week ridership to identify the peaks and problematic areas. During 12 – 28 February, 2010, the *Olympic Winter Games* in Van-

couver, we had an increased service plan with 100% of the fleet in traffic. Average daily ridership during this period was 228,000 with the total ridership for Games period – 3,881,986. On the busiest out-flowing day at *Vancouver International Airport* on 28 February – 1 March 2010 we ran a 24 hour service", Marc said.

These are just a few moments from the first *airrail EVENTS* conference in Edinburgh. Over the next few weeks we will have look more closely at each of the presentations and introduce *airrail NEWS* readers to some of the novelties and customer service innovations from our speakers. You will also have an opportunity to view 4 video clips with the highlights from each of the sessions.

Please contact us if you wish to learn more about the Edinburgh conference or participate at the next event in Riga – *The future of airail – innovations and modern technologies* on 18-19 May 2011 in Riga, Latvia.

Conference facts:

- 80% of delegates indicated that they will be attending future *airrail EVENTS*.
- The average rating of the presentations was 3.8 out of 5.
- 70% of delegates prefer a two day event.

At least 7 new contracts are being discussed at the moment as the result meetings at the *airrail EVENTS* conference in Edinburgh.



Почему таксисты в Эдинбурге лгут?

Милда Маномайтите,
редактор «airail NEWS»

«Twitter», «facebook», виртуальные билеты и мобильные приборы - эти слова были на устах участников первой конференции «Стратегии роста и сохранения пассажиропотоков на аэропортовских железных дорогах», организованной «airail EVENTS» и проходившей 18 марта в Эдинбурге (Шотландия).

Руководители уже действующих и еще строящихся аэропортовских железных дорог, представители аэропортов и авиалиний дискутировали о стратегиях маркетинга и новшествах в сфере обслуживания пассажиров.

Проект южноафриканской пассажирской железной дороги «Gautrain» привлекал внимание участников своим современным взглядом на маркетинг через социальные сайты: встречи «tweet-up», или twitter-встречи и фэйсбук-встречи.

Наверное, вы тоже никогда не слышали такой термин, как «tweet-up» или twitter-встречи?

Если коротко, то это встречи «друзей» на социальных сайтах, когда вы через «twitter» или «facebook» рассыпаете приглашения всем фанатам и друзьям и договариваетесь встретиться и сделать что-нибудь вместе, и пока делаете это, со своих мобильных телефонов рассыпаете «tweet'ы» (произносится «твиты») в интернете.

Как «Gautrain» задумала, так и сделала - примерно двести друзей проекта «twitter» и «facebook» были приглашены осмотреть новейшие поезда и ознакомиться с деталями проекта. Кампании было дано название «tweetuponrails» («твиттер-встреча возле поездов»), и до сих пор она остается крупнейшей твиттер-встречей в Южной Африке.

У сотен людей была уникальная возможность увидеть золотые поезда «Gautrain» благодаря посыпаемым им сообщениям через мобильные твиттер-аппликации,

и утром 13 марта «tweetuponrails» стала самой популярной темой на сайте фотографий «twicsy» - «twitter».

«В стране, где зачастую преобладает негативная точка зрения, просто фантастично иногда свалиться со стула от того, что правительство создало для людей. Таким и был наш опыт на встрече «Gautrain»», - писал один счастливый блоггер.

Доклад генерального директора британских авиалиний «easyJet» Пола Симмонса также вызвал огромный интерес участников конференции.

Авиакомпания «easyJet», крупнейшая в Соединенном Королевстве и четвертая по величине в Европе, недавно открыла 500-е направление авиаполетов.

«Так почему же нас волнуют поезда?» - спросил Пол участников конференции. - Потому, что пассажирам наиболее запоминаются первые и последние полчаса поездки, поэтому изумительное путешествие по авиалиниям может быть полностью загублено неудачным опытом на железной дороге. Для нас очень важно качество поезда «Gatwick Express», ведь на нем путешествует много наших клиентов», - убежден П. Симмонс.

По его словам, авиакомпания



«easyJet» оказывает содействие «Gatwick Express», чтобы компания осталась непосредственной связкой поезда без промежуточных остановок.

«Gatwick Express» должна оставаться непосредственной, высококлассной железнодорожной связкой между аэропортом и Лондоном, безо всяких промежуточных остановок. Пассажиры заслужили качество за приемлемую цену, а останавливающийся экспресс приносит опыт поездки и собирает цены», - сказал генеральный директор «easyJet» по Соединенному Королевству.

По его словам, «Stansted Express» ждет подобные вызовы: «Аэропорт Станстед является одним из лидирующих в Европе по количеству пассажиров, приывающих в него на поездах - 26 %. Железнодорожный вокзал интегрирован в аэропорт прямо под терминалом прибытия, так что с таким удобным сообщением из финансового центра Лондона и гостиничного комплекса «Totenhame» до Станстеда можно добраться за 45 минут. У этого аэропортовского экспресса есть все, чтобы быть великолепным, однако... он несколько плоховат», - сказал П. Симмонс.

«Эти поезда появились более 30 лет назад: потертые, рваные, полу-манные и грязные сиденья, непоследовательная подача товарного знака и отсутствие сервиса для клиентов - этот экспресс постоянно признают наихудшим способом сообщения с аэропортом Станстед, - Пол не проявлял никакой жалости к поезду «Stansted Express». - Транспортный департамент Великобритании объявил, что с мая 2011 по декабрь 2011 года для этого аэропортовского экспресса будут поставлены новые поезда, однако по разным политическим причинам часть этих новых поездов направится на другие линии железнодорожных пассажиропревозов. Все это приведет к тому же непоследовательному уровню услуг, а не к аэропортовскому экспрессу высокого класса, стимулирующему экономику аэропорта и всей страны».

П. Симмонс закончил свой доклад призывом к аэропортам и железным дорогам больше обращаться с авиалиниями.

Некоторые участники конференции спрашивали, почему для первой конференции «airail EVENTS» был выбран Эдинбург. Майк Коннелли, директор компании по связям с прессой и общественностью, которая осуществляет проект эдинбургского трамвая, своим докладом развеял все сомнения в

правильности этого выбора.

«Эдинбургский трамвай является важнейшим проектом региона, который создал триста непосредственных и шестьсот косвенных рабочих мест. Экономика Эдинбурга будет продолжать расти, будет создано больше рабочих мест, все больше и больше людей будут путешествовать, так что без трамвая дороги города превратятся в сплошные заторы. Трамвай соединит основные регионы развития во всем городе – западный Эдинбург с центром города. Мы уже сегодня видим новые осуществляемые проекты вдоль трамвайной линии», – ознакомил участников конференции с проектом эдинбургского трамвая М. Коннелли.

Эдинбургский трамвай соединит аэропорт с центром города. Поезда будут курсировать каждые пять минут, а поездка от аэропорта до города займет двадцать минут. Трамвай сможет перевозить 6 тыс. пассажиров в час. По словам М. Коннелли, трамвайная система будет полностью интегрирована в автобусную - они будут иметь одно расписание, один билет и одну цену.

Ведущий конференции, докладчик CNN Эдриан Финиган спросил М. Коннелли о витающих в стране слухах, что трамвай вообще не будет останавливаться возле аэропорта - скорее, в нескольких сотнях метров от него.

«Это созданный таксистами миф! Эдинбургский трамвай будет останавливаться прямо напротив дверей зала прибытия аэропорта», – заверил тот участников конференции.

И он прав: эдинбургские таксисты и, кстати, те, кто собирает доходы от парковок, не любят специализированные аэропортовские поезда. «Вновь открытая линия легкого поезда из аэропорта Ванкувер в центр города «Canada Line» предоставляет пассажирам выбор цены - поездка в аэропорт на такси обойдется примерно в 30 долларов, а чтобы оставить собственный транспорт на парковке, придется выложить 23 доллара в сутки. На «Canada Line» до аэропорта можно доехать за 3,75 долл. По правде говоря, наибольшее влияние на аэропорт эта новая линия оказала при помощи драматичного сбивания прибыли с паркингов. По нашим данным, мы лишились около трех миллионов долларов», – сказал Дэвид Харкнесс, директор по вопросам парковки и транспорта междуна-

родного аэропорта Ванкувер.

«Canada Line» является первой связкой железной дороги и аэропорта в Канаде, автоматической транзитной системой, соединяющей центр города Ванкувер с Ричмондом и международным аэропортом Ванкувер.

Линия была открыта 17 августа прошлого года, на три месяца раньше запланированного.

«Уже в первый день «Canada Line» превзошла прогнозы потока пассажиров - теперь мы перевозим ежедневно около 100 тыс. пассажиров», – сказал Майк Девлин, вице-президент компании «Protrans BC», управляющей линией.

«Мы уделяем очень большое внимание качеству обслуживания клиентов - у каждого поезда и станции есть самоотверженный, специально обученный обслуживающий персонал».

Участники конференции, разумеется, интересовались недавно прошедшими Зимними олимпийскими играми в Ванкувере и тем, как вновь открытая линия справилась с миллионными людскими потоками.

«Для того, чтобы подготовиться к оперированию поездами во время Олимпийских игр, мы очень внимательно изучали потоки пассажиров рождественской недели и старались установить намечаемые пики и возможные проблемы. 12-28 февраля, во время Зимних олимпийских игр 2010 года в Ванкувере, мы привлекли полный состав поездов и обслуживающего персонала. В среднем перевозили 228 тыс. пассажиров в день, а общая статистика недели игр составила 3 881 986 пассажиров. В самый занятый день «Canada Line» действовала круглосуточно», – сказал Марк.

Это лишь несколько моментов первой конференции «airrail EVENTS» в Эдинбурге. Видео конференции можно посмотреть на сайте «airrail NEWS» по адресу www.airrailnews.com. ■

Факты конференции:

- 80 % участников конференции указали, что хотели бы участвовать в следующей конференции «airrail EVENTS».
- Средняя оценка докладов была 3,8 балла из 5 возможных.
- 70 % участников выбрали бы двухдневное мероприятие.
- Не менее 7 новых договоров обсуждаются как прямой результат конференции «airrail EVENTS» в Эдинбурге.





Will the Baltic Sea become a centre of container transportations?

Julija Klejevskaia

The Polish port city Gdansk recently hosted the fourth international conference Baltic Container 2010 where 130 representatives of transport business of the Baltic Sea region attended. During two days the participants of the conference had the possibility to hear many reports, participate in interesting discussions, get evidently acquainted with the development plans of Gdansk and port infrastructure development perspective and see one of the container terminals in action.



State Secretary of the Ministry of Infrastructure of Poland Anna Wypych-Namiotko in her opening speech stressed the importance of the development perspectives for maritime transport. She also attracted attention to the changes in Gdansk port.

Martina Fontanet, Policy Adviser of ESPO stated that the progress of EU policy adds a lot to the new investment development direction and to the port development strategy as well as to the attention to environment protection.

At the conference great attention was paid for the cooperation of ports, and commercial projects of Europe, Baltic Sea region and global container business.

At the plenary sessions the speakers discussed container transporta-

tion and flow optimisation issues, tendencies and development perspectives in the light of changing global economy. The discussion sessions look at the vision to strengthen Baltic Sea as container business center, container shipping and logistics future, perspectives.

Transportation of containers in the global maritime market has decreased and in 2009 it only reached 120 m TEU. From Europe to North America container transportations decreased up to 28.7 percent (3.07 m TEU) comparing to 2008. Container transportations to Europe decreased by 19.8 percent (2.33 m TEU).

In spite of the decreased container flow to Europe, the flow increased in the direction of Asia. It means that we can still look to the future optimistically.



In the beginning of January 2010 ocean container vessel *Maersk Taikung* called Gdansk port. It was an especially important event for the Baltic Sea market. Klaipeda and Tallinn aims to become such ports too where trans-oceanic container vessels might call.

“The most important thing now is to increase container turnover. If we do not manage to do so, then it is no sense talking about the Baltic Sea ports as container handling centres”, - said Bjarne Mathiesen, Director of Aarhus port.

In his opinion, the centre might be created anywhere but not on the island. The most important thing is that trans-oceanic vessels might reach it. Erik Ringmaa, the representative of Tallinn port stressed that Estonians saw their port not

only as container centre but also as gate between Europe and Russia. Russian transit for them is the most significant business.

The participants of the conference spoke about the urgent transport market tasks of the Baltic Sea region that they would have to solve in the coming five years. It was stressed that most of all they were lacking of common vision and the need for cooperation. Positive thing is that the market recorded some signs of the recovery of economics.

The fifth Baltic Container conference will take place next year as well and, according to the organizers - the company Actia Conferences, which specializes in organizing prestigious international transport events, will cover a lot of urgent topics.

1 - 4 June
2010

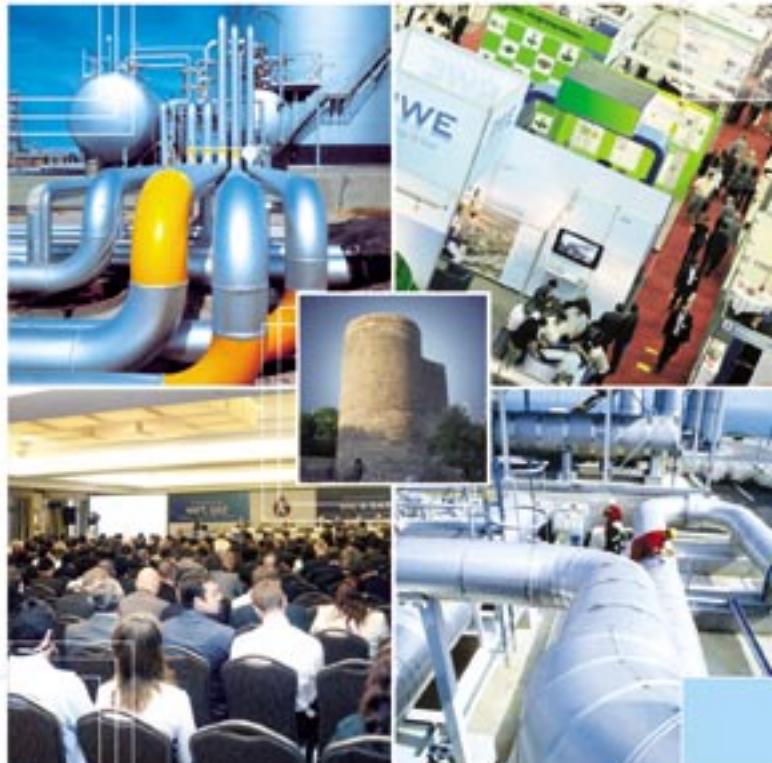
Baku, Azerbaijan



CASPIAN OIL & GAS

www.caspianoilgas.az
www.caspianoilgas.co.uk

17th International Caspian
OIL & GAS
Exhibition & Conference
incorporating
Refining & Petrochemicals



Organisers



Tel.: +44 (0) 207 596 5000
Fax: +44 (0) 207 596 5111
oilgas@ite-exhibitions.com



Tel.: +994 12 447 47 74
Fax: +994 12 447 85 58
oilgas@iteca.az



Юлия Клеевская

В четвертой международной конференции «Baltic Container 2010», прошедшей в польском портовом городе Гданьск, приняли участие 130 представителей транспортного бизнеса региона Балтийского моря. В течение двух дней участники конференции заслушали немало докладов, приняли участие в интересных дискуссиях, наглядно ознакомились с планами развития Гданьска и перспективами развития портовой инфраструктуры и увидели, как действует один из контейнерных терминалов.



Станет ли Балтика центром перевозки контейнеров?



Открывшая конференцию госсекретарь министерства инфраструктуры Польши Анна Выпих-Наметко отметила важность мероприятия для перспектив развития судоходного транспорта. Она также обратила внимание на изменения, произошедшие в Гданьском порту.

Мартина Фонтане, политический советник Европейской организации морских портов, констатировала, что немалый вклад в новое направление развития инвестиций вносит прогресс политики Европейского союза, его стратегия развития портов, внимание к защите окружающей среды.

Немало внимания на конференции было уделено сотрудничеству между портами, коммерческим проектам контейнерного бизнеса региона Европы, Балтийского моря и мира.

На пленарных сессиях докладчики обсудили вопросы, связанные с тенденциями контейнерных перевозок, оптимизацией контейнерного потока и перспективами развития в плане приспособления к мировым экономическим условиям. На дискуссионных сессиях рассматривались планы использования Балтийского моря как центра контейнерного бизнеса, будущего контейнерного судоходства и участников логистики.

На мировом рынке перевозка морских контейнеров по сравнению с предыдущими годами заметно сократилась и в 2009 г. составила 120 млн TEU. Из Европы в Северную Америку было перевезено на 28,7 % меньше контейнеров (3,07 млн TEU), чем в 2008 году. В Европу их было перевезено на 19,8 % (2,33 млн TEU) меньше.

Несмотря на сократившийся контейнерный поток в Европу, этот

поток возрос в азиатском направлении. Это значит, что в будущее можно смотреть с оптимизмом.

В начале января 2010 года в Гданьск зашел океанский контейнеровоз «Maersk Taikung». Это очень важное событие для рынка Балтийского моря. Клайпеда и Таллин также претендуют стать портами, в которые будут заходить трансокеанские контейнеровозы. «Сегодня главное – увеличить число перегружаемых контейнеров. Если это сделать не удастся, тогда даже не стоит говорить о портах Балтийского моря как о центре перевалки контейнеров», - сказал Бьарн Матисен, директор порта Орхус. По его мнению, центр может быть создан где угодно, даже на острове. Главное, чтобы туда могли заходить трансокеанские суда. В свою очередь, Эрик Рингмаа, представитель Таллинского порта, отметил, что эстонцы видят свой порт не только контейнерным центром, но и морскими воротами между Европой и Россией. Для них главное – российский транзит.

Участники конференции обсудили актуальные задачи транспортного рынка региона Балтийского моря, которые придется решать в ближайшие пять лет. Была подчеркнута очевидность того, что не хватает общего видения и стремления сотрудничать. Положительным является то, что на рынке были зафиксированы некоторые признаки оживления экономики.

В будущем году состоится пятая конференция «Baltic Container», которая, по словам организатора – компании «Actia Conferences», специализирующейся на организации престижных международных транспортных мероприятий, охватит больше актуальных вопросов. ■



RAILPORT 2010

**Railway business – private companies
on the common European rail freight market**

**19th-20th of May
Warsaw Marriott Hotel
Congress Hall**

Topics:

FIRST SESSION:

Public service or business – perspective
for private freight railways in Europe

SECOND SESSION:

Creating efficient service on the North – South
transport corridor

THIRD SESSION:

Seaport centers in the rail freight market
growth – bulk or intermodal?

DISCUSSION PANEL:

Future of European rail transport system:
ownership, directions, cargo structure

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

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

For more information please visit our website:

www.actia CONFERENCES.com





Klaipeda port cherishes ambitious development plans

Klaipeda State Seaport is able to handle more than 40 m tonnes of cargo. Port Authority plans how to maximally use and expand port capacities. The importance of this significant state object for our country is especially great. Klaipeda port activities create 4.5 percent of the total Lithuanian GDP. The anticipated port income in 2010 will make about 80 million euros, including – about 60 million euros to be allotted for investments.
We have talked to the Director General of the Port Authority Eugenijus GENTVILAS about the most important projects and future perspective.

- Great significance of Klaipeda port for the economics of Lithuania is evident. But are all the capacities already used?

- Port capacities are limited. In 2009, 27.87 m tonnes of cargo were handled in Klaipeda port and it is able to handle more than 40 m tonnes. As the port infrastructure is permanently modernized it expands the possibilities of the port as well – new and modern container terminal, liquid fertilizer terminals are constructed, there are working oil, metal, bulk and packed fertilizer handling terminals. Modern cargo handling techniques and technologies are used there. Road and railway network are well developed in the port. Favourable port dues system is created.

- In what ways would it be possible to expand port capacities?

- All present port land territories are historically located in the neighbourhood of the city and intensively used for handling operations, therefore, it is not possible to expand the capacities of the terminals and warehouses due to the limited land territory of the port. Klaipeda port needs new territories for its expansion, bigger water depths and wider navigation channel.

Even in 2004 Japan International Cooperation Agency prepared a study about the possible development alternatives. Following the recommendations of this Agency, the new avant-port with the natural water depth of 17–17.5 m should be constructed North to the Harbour Entrance: 350 m from the coast there should be formed an artificial island at sea with 1.5 km of length and 700 m of width, which would be connected with the present port by roads and railways. It is anticipated that the first terminal at deep-water port island should start its activities in approximately 2020.

- The management of the port pays great attention to the investments. What are the most important investment projects today?

So as to guarantee the constant increase of cargo volumes in the port, it is necessary to propose to clients additional cargo-related services such as warehousing, packaging, sorting, and marking of goods and commodities, thus expanding of and creating value added services. For that purpose, it is planned to construct a Public Logistics Centre which will become the hub of interoperability between the modes.

More and more tourists come to Klaipeda annually by passenger ferries and cruise vessels, therefore, the construction of a new Klaipeda Passenger and Cargo Terminal is commenced in the central part of the port.

It is also important for every port to take care of safe and suitable mooring place and navigation for yachts, cutters, boats and other small ships. Therefore, the construction of a harbour for small and pleasure ships – is an important step for the implementation of those goals.

The first fruits of those works will appear in 2011. The projects are being executed using port, state and EU funds.

We are also starting the initial treatment and disposal of contaminated soil program in 2010.

- One of the ambitious projects – Viking- is implemented in the port. Tell us please more about this project.

- This project is especially successful as intermodal one and as a good example of cooperation among Lithuania, Belarus, and Ukraine railway companies, Klaipeda, Odessa, Ilyichovsk (Ukraine) ports: a container – con-trailer train *Viking*.

By ferries and container ships containers, half-trailers and trailers come to Klaipeda from Scandinavia or Europe and are transported to Belarus and Ukraine by the train *Viking*. Transportation of cargo by this train is quicker, cheaper, more ecological and safer comparing to autotransport.

- What are the priority and the most perspective markets to your mind?

- In 2009 the cargo handled in Klaipeda port was transported to more than 60 countries of the world. Within the perspective of international cooperation it is important to continue the development of connections between European and middle-east Asia countries: China, Vietnam and India.

Last year I took part in a forum World Shipping (China) Summit 2009 and I presented the potential of Klaipeda port. The objective of the event was to acquaint with the state of global shipping, the problems and solutions. The problems con-



cerned with the lack of cargo during the economic recession and the possibilities of the development of "green" shipping were analyzed. One session of the forum was organized for getting acquainted with the Baltic Sea region by presenting two ports – and one of them was Klaipeda port. It is evident that China sees the potential of this region for the land transit of cargo.

- You became the head of the port not so long ago but you have already comprehended the subtleties of this huge subject of economy. Characterize, please, the most important advantages of the port.

- Klaipeda deep-water port – is a leader according to the cargo volumes among eastern Baltic ports, which is permanently reacting to the market changes and handles different types of cargo in specialized terminals, applies flexible pricing and renders the highest quality services 24 hours per day being an ice-free port even during the coldest seasons.

The port, being in the intersection of two international transport corridors, is a bridge among CIS, Asian region countries as well as EU and other markets. From here there are the shortest distances to the most important industrial regions of Eastern countries (Russia, Belarus, Ukraine etc.). Via Klaipeda port there pass the main shipping lines to the ports of West Europe, South-East Asia and American continents.

Diversified cargo flow is of great advantage of our port – it allows resisting to market changes and fluctuations. Technological preparation of the stevedoring companies is of great importance too. Worth mentioning are great investments not only of the Port Authority but also the investments of Klaipeda port companies into infrastructure, terminals and relative marketing activities. Port stevedoring companies introduce 1 or 2 new terminals into exploitation and it, of course, increases our attractiveness and potential.

It is worth mentioning that flexible port dues policy is applied in Klaipeda port. New port dues application and regulation system came into force this year which creates more favourable conditions for cruise, liner and tramp ships (without a fixed time-schedule) calling the port.

- Thank you for the interview.

Interviewed Marija Gedaitė



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



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



Клайпедский порт вынашивает амбициозные планы развития

Клайпедский государственный морской порт за год может переваливать свыше 40 млн тонн грузов. Дирекция порта вынашивает планы, как максимально использовать и расширить возможности порта. Важность этого объекта государственного значения для нашей страны трудно переоценить. Деятельность Клайпедского порта создает 4,5% всего внутреннего валового продукта Литвы. Планируемые доходы порта в 2010 г. составят около 80 млн евро, из них около 60 млн евро в этом году намечено выделить на инвестиции. Об основных проектах и перспективах беседуем с генеральным директором дирекции порта Эугениюсом ГЕНТИВИЛАСОМ.

- Огромное значение Клайпедского порта для экономики Литвы очевидно. Однако все ли мощности порта использованы?

- Мощности порта ограничены. В 2009 г. в Клайпедском порту было перевалено 27,87 млн т грузов, а можно было бы перевалить свыше 40 млн т. Постоянно модернизируемая портовая инфраструктура расширяет и возможности порта – построены современные контейнерные терминалы, терминалы жидких удобрений, действуют терминалы по перевалке нефти, металла, сыпучих и пакетированных удобрений. Используется современная погрузочная техника и технология. В порту хорошо развита сеть автомобильных, железных дорог. Создана благоприятная система портовых сборов.

- Каким образом можно расширить возможности порта?

- Вся территория сегодняшнего порта исторически расположена по соседству с городом, интенсивно используется для грузовых работ, поэтому имеющиеся здесь терминалы и склады уже нельзя расширять из-за ограниченной площади территории порта. Для развития Клайпедского порта нужны новые территории, большие глубины, более широкий судоходный канал.

Еще в 2004 г. Японское агентство международного сотрудничества провело исследование возможных вариантов развития порта. Если опираться на рекомендации этого агентства, то новый порт натуральной глубины 17 – 17,5 м должен строиться на север от входа в порт:

в 350 м от берега в море был бы сформирован искусственный остров длиной 1,5 км и шириной 700 м, который с ныне действующим портом соединяли бы железные и автомобильные дороги. Первый терминал на острове глубоководного порта должен вступить в строй примерно в 2020 г.

- Руководство порта уделяет большое внимание инвестициям. Какие сегодня имеются важнейшие инвестиционные проекты?

- С ростом количества грузов необходимо оказывать дополнительные услуги по их складированию, упаковке, сортировке, маркировке и др. Для реализации этих целей в Клайпеде планируется строить крупный современный центр логистики.

С каждым годом в Клайпеду прибывает все больше туристов на пассажирских паромах и круизных судах, поэтому в центральной части порта начинается строительство Клайпедского грузопассажирского терминала.

Каждому порту не менее важно позаботиться о безопасном и подходящем месте швартовки яхт, катеров, лодок и других малых судов. Поэтому строительство пристани для малых и прогулочных судов – важный шаг по претворению этих целей в жизнь.

Первые плоды этих работ мы должны увидеть уже в 2011 г. Проекты осуществляются при помощи средств порта, государства и ЕС.

Также в 2010 г. мы начинаем программу по удалению загрязненного грунта и первичной его очистке.

- В порту осуществлен один из амбициозных проектов – «Викинг». Расскажите подробнее об этом успешном проекте.

- Особенно удачный интерmodalный проект, служащий великолепным примером хорошего сотрудничества между железнодорожными компаниями Литвы, Белоруссии, Украины и Клайпедским, Одесским, Ильичевским (Украина) портами – контейнерно-контрейлерный поезд «Викинг».

Контейнеры, полуприцепы и трейлеры, доставленные в Клайпеду по морю из Скандинавии или Европы, в Белоруссию и Украину перевозятся на поезде «Викинг». По сравнению с автотранспортной перевозкой перевозка грузов на этом поезде быстрее, дешевле, экологичнее и безопаснее.

- Какие рынки, по вашему мнению, являются приоритетными и наиболее перспективными?

- В 2009 г. переваленные в Клайпедском порту грузы перевозили более чем в 60 стран мира. В перспективе международного сотрудничества важно продолжить развитие торговых связей

между государствами Европы и Юго-Восточной Азии: Китаем, Вьетнамом, Индией.

В прошлом году я принял участие во всемирном форуме руководителей судоходных компаний World Shipping (China) Summit 2009 и представил потенциал Клайпедского порта. Мероприятие предназначалось для ознакомления с состоянием судоходства в мире, возникшими проблемами и их решениями. Анализировались проблемы, связанные с нехваткой грузов в период экономического кризиса, возможности развития «зеленого» судоходства. Одна сессия форума предназначалась для знакомства с Балтийским регионом, на ней были представлены лишь 2 порта – один из них Клайпеда. Очевидно, что Китай видит потенциал этого региона для сухопутного транзита грузов.

- Вы сравнительно недавно руководите портом, однако уже вникли в тонкости этого огромного хозяйственного объекта. Охарактеризуйте основные преимущества порта.

- Клайпедский глубоководный порт – лидер по объемам грузооборота среди портов Восточной Балтики, постоянно реагирующий на изменения рынка, обрабатывающий грузы разных видов на специализированных терминалах, применяющий гибкий маркетинг и услуги высшего качества, действующий 24 часа в сутки и не замерзающий даже в самые лютые морозы.

Порт, находясь на пересечении двух международных транспортных коридоров, служит мостом между рынками стран СНГ, азиатского региона, ЕС и других рынков. Отсюда кратчайшие расстояния по суше до важнейших промышленных регионов восточных стран (России, Белоруссии, Украины и др.). Через Клайпедский порт проходят основные судоходные линии в порты Западной Европы, Юго-Восточной Азии и Америки.

Нам предоставляет также большое преимущество диверсифицированный грузопоток – это позволяет выдержать изменения и колебания рынка. Очень важна и технологическая подготовка компаний. Следует упомянуть и огромные инвестиции в инфраструктуру, терминалы, соответствующую маркетинговую деятельность со стороны не только дирекции порта, но и предприятий Клайпедского порта. Портовые стивидорные компании ежегодно вводят в эксплуатацию по 1 или 2 новых терминала, а это, разумеется, только повышает привлекательность и потенциал порта.

Также следует отметить, что в Клайпедском порту применяется гибкая политика сборов. В этом году вступила в силу новая система правил применения сборов, создающая благоприятные условия для заходящих в порт круизных, линейных и трамповых (не имеющих установленного графика движения) судов. ■

- Благодарю за беседу.
Беседовала Мария Гедайте



Казахстанская международная
выставка ПО ТРАНСПОРТУ
И ЛОГИСТИКЕ

ТРАНЗИТ ТРАНСКАЗАХСТАН



15-17 Сентября 2010
Астана, Казахстан

• 100 участников • 12 стран • 4 000 посетителей 1500 м² выставочной площади

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан

ОРГАНИЗАТОРЫ:



МВК "Аманат-Экпо" (для казахстанских компаний)
Тел: +7 (727) 258 25 35; Факс: +7 (727) 258 29 59
E-mail: office@itcsa.kz

Itcsa (страны ОИГ и международные компании)
Тел: +7 (027) 258 34 34; Факс: +7 (727) 258 34 44;
E-mail: industrial@itcsa.kz
Менеджер проекта: Юлия Палагутине

www.transkazakhstan.kz



KLASCO improves its terminals

Vida Borteliene

The biggest Lithuanian stevedoring company *Klaipeda Stevedoring Company* (KLASCO) experienced that during the hard times, modern port infrastructure created by private and state investments was a safe heavens from the unfavourable market winds. The confidence of the city community in the activities of the port became stronger by seeing that other fields of industry did not show such resistance and were recovering slowly.

The livening of international trade

The resonance of the global phenomena came to the port much earlier than it started to be felt by the population of the country – in summer 2008. But the opposite process, the livening of international trade, appeared earlier than it was felt by the industry of the country and recovering of local export products. KLASCO international ferry terminal that is used by Lithuanian and foreign ro-ro cargo carriers and passengers, since the end of 2009 had more and more auto-transport techniques and the turnover of the terminal in tonnage increased. During March this year the monthly cargo turnover record was reached in ro-ro terminal out of the last

ten years. The company is considering together with the partners opening a new line. Presently it is possible to reach Sassnitz and Kiel ports in Germany and Karlshamn port in Sweden from Klaipeda port.

During the years of recession the decreased work in the international ferry terminal and in fertilizer & general cargo terminals caused social and organizational changes. But the controlled recession in 2009 opened the efficiency of activities – the company managed to maintain such cargo volumes, which after decreasing of costs and refusing the non-productive costs, allowed working profitably. Therefore the company intends to return to the former level of turnover – 9.6 m tons, intending to reach this level by expanding bulk cargo (fertilizer & grain) termi-

nals. The company is waiting for adequate investment measures from Klaipeda State Seaport Authority concerning reaching the parameters of water depths at the quays.

The first months of 2010 showed that some types of cargo, comparing to the winter periods of former years, increased in KLASCO. Though it is difficult to see the tempos of the second half-year, as the fertilizer market is not yet stable, it is anticipated that they would be a success in implementing the plans for the first two quarters.

Did not stop, only discussed

During ten years of the activities of private KLASCO, which was celebrated in summer 2009, the company invested LT 200 m during the two five-year programmes for construction of terminals and technologies. In this way the goal of KLASCO was reached – to integrate KLASCO into the EU port network. But the program for the third five-year that was prepared beforehand, reflecting the construction of new cargo terminals, satisfying of energy needs and improvement of production management, was stopped in order to assess the plans of the partners and the demands in services market. Port fleet renewal program was not changed connected with especially strong competition from the side of foreign tug-boat companies. The company before the crisis had ordered to build two powerful port tug-boats Pella in Russian shipyard and it was an expensive purchasing of LT 35 m. Practice showed that the decision made during the unstable period to acquire tug-boats economically justified itself. As more and more Panamax type vessels called Klaipeda port in 2009 the part of KLASCO services in the port evidently increased.





„For two years the company stopped construction programs but all Project Designing Works were going on without any hurry. Last year the detailed plan for the southern part of the port territory, which is near international ferry terminal, was prepared, and out of the types of cargo there were made the decisions for the use of the northern part of the port. This year concrete terminals are being designed and up to the end of the year the construction of them will be commenced. In 2010-2011, LT 20 m is allotted for the investments in the northern part of the port“, - says the president of the concern *Achemos grupe* and the chairman of the board of KLASCO Dr. Bronislovas Lubys.

In his opinion, first of all they intend to assure better throughput of those types of cargo which have permanent, though fluctuating, demand in market and their flows in the future may increase. Therefore, several silos (with the capacity of 60 thousand tons) for cereals will be constructed together with the weighbs. Bulk cargo terminal will be expanded by 80 thousand tons capacity warehouse and new stevedoring lines. And all this will be constructed in those places where ten years ago it seemed that there was no place for new premises.

Expecting transit from Russia

According to KLASCO chairman of the board, fertilizer terminal is being expanded therefore, Byelorussians intend to increase the production of potassium fertilizers and they would like to export more of them via Klaipeda port – up to 5 m tons. Besides, Russian shippers are also interested in transportation of bulk fertilizers of more than 5 types via the port. And the present throughput of the terminal is only 2 m tons.

Grain terminal was used only for the export of Lithuanian grain and many types of grain in small quantities did not allow increasing the turnover. KLASCO cupola warehouses are able to place 20 thousand tons of one type grain at a time – and totally 60 thousand tons. When different types of cereals appeared in trade, it became complicated to satisfy the needs of the clients. In order to stop such a situation several different capacity warehouses-silos are going to be constructed then KLASCO might be chosen by all grain exporters. According to port people, Russian grain growers are permanently looking for the ways to the market, therefore, having doubled warehousing areas KLASCO might find place for Russian grain. But the water depth at

the quays does not allow loading bigger than 60 thousand tons capacity vessels.

As the expansion of grain terminal as well as the complex of bulk fertilizers is dictated by the situation in the market, KLASCO authorities note that the question of crediting of those objects was met favourably in foreign financial institutions. As KLASCO is rising to the new heights of business, and according to B. Lubys, it is necessary to have warehouses and also the water depth of the channel in order Klaipeda port could handle and fully load 80 thousand tons capacity vessels transporting fertilizers to China. It is anticipated, that the technical task, concerning the parameters of water depth stopped due to the fault of the contractors, will be solved up to the middle of summer.

“In order to reach global results for economic projects it is necessary to have partners“, – B. Lubys who has got rich knowledge in organizing the sales of Lithuanian fertilizers via European ports is sure. Therefore, KLASCO is looking for reliable business partners for its activities – shippers ready to cooperate and assure stable cargo flows, not only for grain and fertilizer terminals but also for the other ones the project designs of which are still being improved on paper. ■

В СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЯХ



KLASCO модернизирует терминалы

Вида Бортелене

Оживление мировой торговли

Крупнейшая в Литве стивидорная компания «Клайпедос юру кровиню компания» (KLASCO) в нелегкую пору кризиса ощутила, что созданная за счет инвестиций частных и государственных компаний современная портовая структура является надежным прибежищем от неблагоприятных рыночных ветров. Доверие городской общественности к деятельности порта еще более усилилось на фоне других отраслей промышленности, не проявляющих подобной устойчивости и оживающих с трудом.

Резонанс мировых явлений добрался до порта раньше, чем это почувствовали все остальные в стране, – это случилось еще летом 2008 года. Однако обратный процесс, начавшийся в этом году процесс оживления мировой торговли, также произошел раньше, чем наметилось оживление промышленности страны и экспорта местных изделий. Морской паромный терминал KLASCO, которым пользуются зарубежные перевозчики грузов ро-ро и пассажиры, с конца 2009 года стал привлекать все больше автотранспортной техники и наращивать грузооборот. В марте здесь достигнут рекорд месячного грузооборота за последнее десятилетие. Вместе с партнерами обсуждается возможность открытия новой линии. В настоящее время из Клайпеды можно перевезтись в германские порты Засниц и Киль, а также в шведский Карлсхамн.

За те годы, когда объемы работ сократились не только на морской переправе, но и на терминалах удобрений и генеральных грузов, ухудшившаяся экономическая ситуация вызвала



социальные и организационные изменения. Но спад, с которым удалось справиться, в 2009 году раскрыл резервы эффективности – удалось сохранить такое количество грузов, которое после сокращения затрат и отказа от непропроизводственных расходов позволило работать прибыльно. Поэтому компания стремится вернуться к прежнему уровню оборота – 9,6 млн тонн, достичь которого помогло бы расширение терминалов сыпучих грузов (удобрений и зерна). От дирекции Клайпедского государственного морского порта KLASCO также ожидает адекватных инвестиционных мер по достижению параметров причальных глубин.

Как показали первые месяцы 2010 года, некоторых видов грузов, если сравнивать с зимними периодами предыдущих лет, в KLASCO стало даже больше. Хотя пока трудно прогнозировать темпы второго полугодия, поскольку рынок удобрений все еще нестабилен, однако можно с уверенностью утверждать, что планы грузооборота первых двух кварталов удастся выполнить.



Не стояли, только размышляли

За десятилетие деятельности KLASCO как частной компании, которое было отмечено летом 2009 года, на модернизацию, строительство терминалов и освоение новых технологий было израсходовано около 200 млн литов. Так была достигнута цель интегрировать KLASCO в сеть портов Европейского союза. Однако разработанная ранее программа третьего пятилетия, включавшая строительство новых грузовых терминалов, удовлетворение энергетических потребностей, совершенствование управления производством, была приостановлена: следовало оценить планы партнеров и потребности в услугах на рынке. Не изменилась только программа обновления флота, связанная с особо мощной конкуренцией иностранных буксировочных компаний. KLASCO еще до кризиса заказала на российской судоверфи «Пелла» два мощных портовых буксира. Это была дорогая покупка, обошедшаяся в 35 млн литов. Практика показала, что решение приобрести буксиры в экономически нестабильное время оправдалось. В связи с тем, что в Клайпедский порт заходит все больше судов типа «Panamax», в 2009 году доля буксировочных услуг KLASCO в порту заметно выросла.

«На два года компания приостановила строительные программы, но все проектные работы велись, хотя и неспешно. В прошлом году был подготовлен детальный план южной части территории порта, возле морского паромного терминала, а из характера номенклатуры грузов выкисталлизовались решения по использованию северной части порта. В этом году проектируются конкретные терминалы, строительство которых будет начато до конца года. На инвестиции в северной части порта

в 2010-2011 годах выделено 20 млн литов», – утверждает президент концерна «Ахемос групп» и председатель правления KLASCO д-р Брониславас Лубис.

По его словам, поставлена цель в первую очередь обеспечить лучшую пропускную способность тех грузов, которые пользуются колеблющимся пока спросом на рынке, но их поток в будущем может расти. Поэтому строится несколько силосных строений (общей вместимостью около 60 тыс. тонн) для зерновых культур, будут оборудованы весы. Терминал сыпучих удобрений также будет расширен за счет склада вместимостью 80 тыс. т и новых погрузочных линий. И все это разместится на имеющихся территориях, где, как казалось десять лет назад, для новых строений совсем нет места.

Надеются на российский транзит

По утверждению председателя правления KLASCO, терминал удобрений расширяют потому, что белорусы намерены увеличить производство калийных удобрений и хотят экспорттировать через Клайпедский порт уже около 5 млн тонн. Кроме того, возможность перевозить через Клайпеду сыпучие удобрения, а их бывает 5 или более видов, постоянно интересуются и российские грузоотправители. А проектная мощность нынешнего терминала составляет лишь 2 млн тонн.

Зерновой терминал использовался для экспортации только литовского зерна, его невысокий оборот – около миллиона тонн в год – не позволял наращивать перевалку множества сортов, зачастую перевозимых небольшими партиями. А купольные склады KLASCO одновременно могут вместить по 20 тыс. тонн

зерна одного сорта – всего 60 тыс. тонн. С появлением на рынке разных зерновых культур удовлетворять потребности клиентов стало сложно. Для изменения такого положения еще в этом году будут строиться несколько складов разной вместимости – силосы, чтобы компанию KLASCO выбирали все экспортёры зерна. По сведениям портовиков, дорогу на рынок для своей продукции постоянно ищут российские зерновики, поэтому после удвоения складских площадей появится место и для российского зерна. Глубина причала позволяет загружать суда тоннажем свыше 60 тыс. тонн.

Поскольку расширение зернового терминала, как и комплекса сыпучих удобрений, продиктовано ситуацией на рынке, руководство KLASCO отмечает, что вопрос кредитования этих объектов в финансовых зарубежных учреждениях встречен благосклонно.

С выходом KLASCO на новые высоты бизнеса, по словам Б. Лубиса, нужны не только склады, но и приемлемая глубина входного канала, чтобы в Клайпедском порту можно было полностью загружать суда тоннажем 80 тыс. тонн, которые перевозят зерно в Китай. Есть надежда, что застопорившееся в прошлом году из-за проблем подрядчиков техническое задание по параметрам глубин будет выполнено до середины лета.

«Для получения глобального результата экономических проектов надо иметь партнеров», – убежден Б. Лубис, обладающий большим опытом по организации продажи литовских удобрений через европейские порты. Поэтому KLASCO в настоящее время ищет надежных деловых партнеров – грузоотправителей, готовых к сотрудничеству и обеспечению стабильного потока грузов не только для терминалов зерна и удобрений, но и для других, проекты которых еще на бумаге. ■



8th ASEAN PORTS & SHIPPING

2010

Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam
Thursday 20 and Friday 21 May 2010

- Technical Site Visit • 100 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 600 International Participants • Networking Welcome Reception

Endorsed By

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
MINISTRY OF TRANSPORT
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

- Evaluating The Current and Future Infrastructure Developments in Vietnam
 - The Rise of Green Ports: Environmental Management For a Sustainable Future
 - The Future of Container Shipping Growth and The Opportunities For Regional Ports
 - Regional Port Competitiveness: Where Does Vietnam Stand Amongst The ASEAN Giants?

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

Event Sponsors



TT CLUB

- Preparing For Rebound: Recovering From The Global Economic Crisis
 - Shippers' Strategies Amidst The Booming Vietnamese Port Developments
 - Building a Sustainable Port And Terminal Operation
 - Innovations For The Enhancement of Port And Container Shipping

Global Economic Crisis
Vietnamese Port Developments
Operation
And Container Shipping
+ 60 87 426 022
+ 60 87 426 223
e: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



www.english-test.net





Cargo handling of the Baltic ports

During January-March 2010 the total turnover of the Baltic ports (Klaipeda, Tallinn, Riga, Ventspils and Liepaja) made 31,234.3 thousand tonnes, i.e. by 2.9% more than during the same period 2009 (when 30,343.5 thousand tonnes were handled). Increasing cargo handling results of the region show the returning Russian cargo flows.

Cargo handling in the eastern Baltic Sea ports, thousand tonnes

Port	Turnover		Difference, %
	01-03 2009	01-03 2010	
Primorsk	19,243.4	18,732.5	-2.7
Saint Petersburg	9,667.0	11,239.6	+16.3
Tallinn	7,592.4	8,481.2	+11.7
Klaipeda	6,477.5	7,396.4	+14.2
Ventspils	7,842.0	7,208.0	-8.1
Riga	7,455.4	7,140.8	-4.2
Kaliningrad	3,003.2	3,745.5	+24.7
Ust-Luga	1,832.4	2,378.9	+29.8
Butinge	2,103.8	1,708.2	-18.8
Liepaja	976.2	1,007.9	+3.2

Container handling in the eastern Baltic Sea ports, TEU

Port	Turnover		Difference %
	01-03 2009	01-03 2010	
Saint Petersburg	282,260	394,206	+39,7
Klaipeda	63,378	63,917	+0,9
Riga	45,631	51,044	+11,9
Tallinn	35,447	36,360	+2,6
Kaliningrad	7,633	15,529	+103,4
Ventspils	60	0	-100,0
Liepaja	154	0	-100,0

Turku port (Finland) turnover

Cargo Trans-	March 2010	March 2009	Change %	2010	2009	Change %
Total	212,180	236,797	-10.40%	702,399	727,979	-3.51%
TEU	819	1,382	-40.75%	3,148	4,120	-23.59%
Passengers, Number	267,439	257,551	3.84%	754,842	805,038	-6.24%

Gdansk port (Poland) handling

	January	February	March	2010 (January- March)	2009 (January- March)
Total	1,516,220	2,312,533	2,041,816	5,870,569	4,147,284
TEU	25,382	30,408	40,005	95,795	59,269
Passengers	8,195	5,859	7,585	21,639	19,097

In TALLINN port during the first quarter of this year 8,481.2 thousand tonnes of cargo was handled, i.e. by 11.7% or by 888.2 thousand tonnes more than during the same period 2009. Liquid cargo makes 67.5% of the total cargo turnover of the port.

In RIGA port cargo turnover decreased by 4.2% during January-March 2010, comparing to the same period 2009 – 7,140.8 thousand tonnes of cargo was handled in the port in total. Coal makes the biggest part of the total turnover – 40.3%.



Port of Gdansk.

In VENTSPILS port during January-March 2010, 7,208 thousand tonnes of cargo was handled and during the same period 2009 – 7,842 thousand tonnes, difference made -8.1% or 634 thousand tonnes. Coal made the biggest part of the total turnover of the port – 40.3%.

In LIEPAJA port during January-March 2010, 1,008 thousand tonnes of cargo was handled totally, i.e. by 3.3% or by 32 thousand tonnes more than during the same period 2009.

Klaipeda port (Lithuania) turnover

Cargo handling according to the types of cargo, tonnes

Types of cargo	Turnover	Difference %
	01-03 2009	01-03 2010
Total	6,477,460.7	7,410,904.6
Bulk and dry bulk cargo	2,076,255.1	2,758,257.8
General cargo	1,748,737.4	2,259,441.3
Liquid cargo	2,652,468.2	2,393,205.5

The growth rates of Klaipeda port are the biggest comparing to other Baltic ports:

During the first quarter of 2010 the increase of cargo turnover in Klaipeda port reached even 14.4%. Valuating this important index, Klaipeda has got the real possibilities to leave behind Tallinn port during the rest 9 months of this year.

7,410.9 thousand tonnes of cargo was handled in Klaipeda port during the first quarter of 2010, i.e. even by 14.4% more than during the same period 2009. Increasing passenger flows are especially gratifying for the port: during the above mentioned period the port served 43.5 thousand passengers, i.e. by 21.1% more than during the same period last year. ■

Prepared by J. Klejevskaja according to the information of Klaipeda State Seaport Authority and other Baltic ports



Грузооборот Балтийских портов



Порт Гданьск.

Грузооборот порта Турку (Финляндия)

Грузоперевозки	Март 2010	Март 2009	Изменение %	2010	2009	Изменение %
Всего	212,180	236,797	-10.40%	702,399	727,979	-3.51%
TEU	819	1,382	-40.75%	3,148	4,120	-23.59%
Пассажиры, чел.	267,439	257,551	3.84%	754,842	805,038	-6.24%

Грузооборот порта Гданьск (Польша)

	Январь	Февраль	Март	2010 (Январь-март)	2009 (Январь-март)
Всего	1,516,220	2,312,533	2,041,816	5,870,569	4,147,284
TEU	25,382	30,408	40,005	95,795	59,269
Пассажиры	8,195	5,859	7,585	21,639	19,097

В Таллинском порту за первый квартал с.г. перевалено 8 481,2 тыс. т грузов, т. е. на 11,7 % или 888,2 тыс. т больше, чем за соответствующий период 2009 г. 67,5% грузооборота этого порта составляют наливные грузы.

Грузооборот Рижского порта в январе-марте 2010 г. по сравнению с соответствующим периодом 2009 г. снизился на 4,2 % – всего в этом порту перевалено 7 140,8 тыс. т грузов. Большую часть грузов в этом порту составляет уголь – 40,3 %.

В Вентспилсском порту в январе-марте 2010 г. перевалено 7 208 тыс. т грузов, а за соответствующий период 2009 г. – 7 842 тыс. т, изменение составило -8,1 % или -634 тыс. т. Большую часть грузов в этом порту составляет уголь – 40,3 %.

В Лиепайском порту за январь-март 2010 г. перевалено 1 008 тыс. т грузов, т. е. на 3,3 % или 32 тыс. т больше, чем за соответствующий период 2009 г.

Грузооборот Клайпедского порта (Литва)

Грузооборот по типам грузов, в тоннах

Группы грузов	Объемы	Изменение %
	01-03 2009	01-03 2010
Всего	6,477,460.7	7,410,904.6
Насыпные и на- вального грузы	2,076,255.1	2,758,257.8
Генеральные грузы	1,748,737.4	2,259,441.3
Наливные грузы	2,652,468.2	2,393,205.5

Контейнерооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, TEU

Порт	Объемы	Изменение
	01-03 2009	01-03 2010
Санкт-Петербург	282,260	394,206
Клайпеда	63,378	63,917
Рига	45,631	51,044
Таллин	35,447	36,360
Калининград	7,633	15,529
Вентспилс	60	0
Лиепая	154	0

Темпы роста грузооборота в Клайпедском порту наибольшие по сравнению с другими Балтийскими портами:

За первый квартал 2010 г. рост грузооборота в Клайпеде составил 14,4 %. С учетом этого важного показателя у Клайпеды имеются самые реальные шансы опередить Таллинский порт за оставшиеся 9 месяцев этого года.

В первом квартале 2010 г. в Клайпедском порту перевалено 7 410,9 тыс. тонн грузов, что на 14,4% больше, чем за соответствующий период 2009 г. Особенно радуют растущие потоки пассажиров: за упомянутый период порт обслужил 43,5 тыс. пассажиров, т.е. на 21,1 % больше, чем за соответствующий период прошлого года.

Подготовила Ю.Клеевская по информации ГП дирекция Клайпедского государственного морского порта и других Балтийских портов



Gate operating system – key to success

John Lund

International Sales Manager for Visy Oy



Two of the largest and most important systems at a port could arguably be the terminal operating system (TOS) and the gate operating system (GOS) or port access control system (PACS).

In 2010 the Baltic Container Terminal Ltd (BCT), a privately owned container terminal operator within Free Zone of Riga Freeport, began using a highly innovative GOS in order to meet its ambitious operational targets. The overall gate solution consists of GOS, vehicle booking system, and an interface with the existing TOS.

The operation starts with the container booking via Internet or by EDI message. After each transaction is booked and security procedures are satisfied, the forwarder automatically receives a unique PIN code that serves as part of the paperless, entry pass to the port. Shortly after arrival at the port, the truck drives through a damage inspection portal at the BCT premises. Through a series of cameras, lights, and software such as optical character recognition (OCR), the portal automatically creates a high-resolution damage inspection image of incoming cargo, collects all relevant data including the truck's license plate number and container code, and makes an access control decision. Based on the access decision, the driver is automatically informed via an LED display about which lane should be used to enter the terminal. Although terminal entry could be automated from a tech-

nological viewpoint, local customs procedures require operator input therefore making the final phase of the process semi-automated.

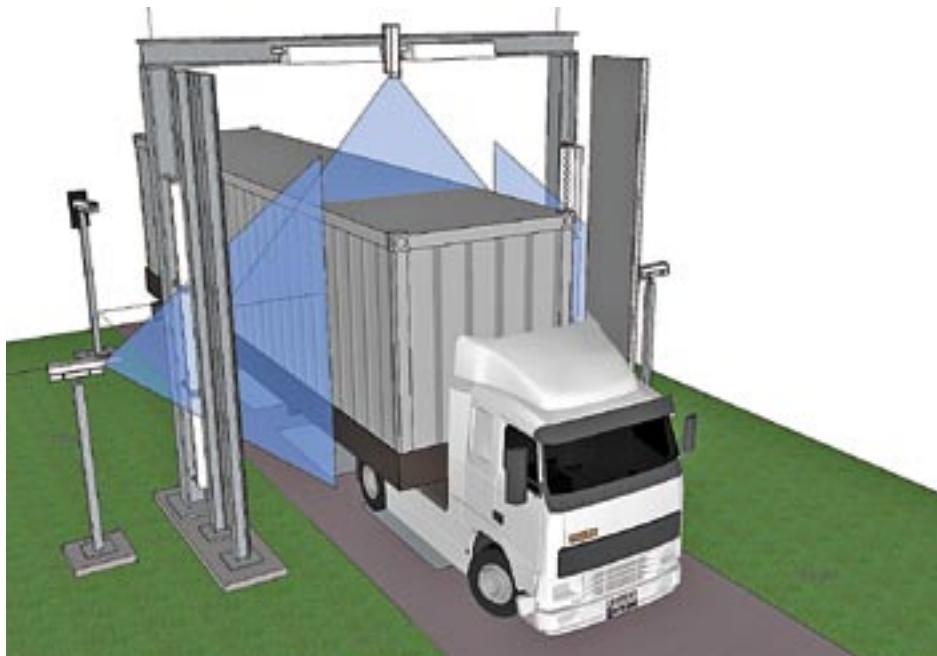
After the truck has completed its transaction, there is another set of automated checks to ensure that on the out-bound process, each vehicle is carrying the correct cargo. Before exit permission is granted, the truck passes through a portal, which, must like the in-bound portal, recognizes the truck's license plate number and container codes. The key difference here is that this portal does collect a high-resolution damage inspection image. Again, the driver is informed via an LED display, if access permission has been granted, although this time in terms of leaving the terminal. The out-bound lane is fully automated – if the container code(s) and truck license plate correspond to the booked information, the barrier opens automatically.

The project was managed by systems integrator *Autepra* (specializing in consulting and projects management of efficiency improvement in supply chain processes in ports, 3PL and manufacturing logistic) from Vilnius, Lithuania. *Autepra*'s other relevant projects include a Wireless Terminal Communication System and CCTV system for *Klaipėdos konteinerių terminalas* in Klaipėda, a supply of LXE rugged computers for *Muuga Container Terminal* in Tallinn, a supply of LXE rugged computers for *MT Terminals* in Riga port and a Wireless Terminal Communication system already installed at BCT. The GOS solution provider was Visy Oy – a systems provider specializing in access and area control solutions for ports and terminals, customs agencies, and intermodal. Visy has designed many high profile systems including the Port of Helsinki Vuosaari Harbor PACS, Deutsche Bahn Train Gate system, and the new Tanger Med PACS which is currently being installed.

The vehicle booking system and integration between the new system and the existing *Navis TOS* (SPARCS 3.6) was created by the Lithuanian software company *nSoft*. The Booking system was custom made to meet the dynamic requirements of BCT. Later this year, the booking system (*nGate booking*) will become commercially available for other projects – it is flexible, safe, modular in design, and can be easily integrated with other TOS's.

"We are very pleased to have been selected to manage this project for BCT," says Tomas Girdzevicius, director of company *Autepra*. "Thanks to the clear vision of the terminal, outstanding quality of the systems, and hard work of all, the project has been a success and will meet all of the customer targets."

There are many benefits of a GOS that are specific to each customer. In general, the Visy gate systems will achieve 3 goals for a port or terminal: 1. reduce operating expenses, 2. optimize safety and security, 3. increase throughput capacity. In the case of BCT, there has already been a decrease in damaged cargo claims. On the safety and security side, there are many benefits including, safer working conditions for personnel, prevention of cargo and asset theft, and automated ISPS compliance. Automating gate procedures reduces truck turnaround times and also prevents trucks from idling in long queues, thus reducing vehicle emissions at the port and giving effect to environmental initiatives. ■





Система управления воротами – ключ к успеху

Джон Лунд,
менеджер международных продаж «Visy Oy»



Двумя крупнейшими и важнейшими системами в порту, несомненно, могут быть система управления терминалом (СУТ) и система управления воротами (СУВ), или система портового въездного контроля (СПВК).

В 2010 году Baltic Container Terminal Ltd (BCT) в Рижском свободном порту начал использовать новаторскую систему управления воротами для достижения амбициозных операционных целей. Используемая ими общая система управления воротами складывается из системы управления воротами, заказа машин и взаимодействия с существующей системой управления терминалом.

Деятельность системы начинается с заказа контейнеров по интернету или EDI-сообщения. После того, как каждое действие заказано и выполнены процедуры безопасности, экспедитор автоматически получает уникальный PIN-код, который служит в качестве электронного пропуска на въезд в порт. Сразу же по прибытии в порт грузовик проезжает пост установления ущерба, находящийся во владениях Baltic Container Terminal (BCT). Пост, используя несколько камер, прожекторов и программу оптического распознавания (ПОР), автоматически создает картину установления ущерба прибывающего контейнера высокой разрешения, собирает все соответствующие данные, включая номер грузовика и код контейнера, и принимает решение о разрешении на въезд в порт. На основании этого решения водитель автоматически информируется через LED-дисплей, по какой полосе въезжать на терминал. Хотя въезд на терминал с технологической точки зрения мог бы быть автома-

тизирован, местные таможенные процедуры требуют, чтобы за этим действием следил оператор, поэтому окончательная фаза процесса остается полуавтоматической.

После того, как грузовик выполнит все необходимые действия на терминале, он еще раз должен пройти процедуру автоматической проверки для установления правильности взятого контейнера. Перед выдачей разрешения на отправление грузовик снова проезжает через пост проверки, где, как и при въезде, считываются номер грузовика и код контейнера. Основное различие состоит в том, что этот пост не собирает фотографии инспектирования ущерба. Водителя опять информируют через LED-дисплей, выдано ли разрешение на выезд с терминала. Полоса выезда полностью автоматизирована – если код (коды) контейнера и номер грузовика соответствуют информации заказа, шлагбаум открывается автоматически.

Этот проект внедрила и управляет им компания «Аутепра» из Вильнюса, оказывающая

консультационные услуги, занимающаяся управлением проектами по совершенствованию эффективности цепочек по снабжению портов, 3PL услуг и логистики производства. Другие проекты компании «Аутепра» – система беспроводной связи терминала и система CCTV на «Клайдпос контейнерю терминалас», поставка LXE-компьютеров контейнерному терминалу Мууга в Таллинне, поставка LXE-компьютеров на «MT Terminals» в Рижском порту и система беспроводной связи терминала, уже внедренная на ВСТ.

Систему управления воротами создала «Visy Oy», компания, которая специализируется на поставках решений по управлению въездами и территорией портов и терминалов, таможенных агентств и центров логистики. «Visy» создала несколько систем высокого класса, таких, как СПВК порта Вуосара (Хельсинки), для компании «Deutsche Bahn» – системы ворот железнодорожной станции и СПВК нового «Tanger Med», внедрение которой ведется в последнее время.

Система заказа машин и интеграция в новые системы и существующую «Navis TOS» (SPARC 3.6) была создана литовской компанией компьютерных программ «nSoft». Система заказа приспособлена для клиентов и отвечает динамичным требованиям ВСТ. Уже в этом году система заказов («nGate booking») станет коммерчески доступной для других проектов – она гибка, безопасна и может быть легко интегрирована в другие СУТ.

«Отрадно, что нашей компании было доверено управлять проектом Baltic Container Terminal, – говорит Томас Гирдзявичюс, директор ЗАО «Аутепра». – Поскольку намеченная картина терминала была ясна, качественные системы и ответственная работа всего коллектива помогли создать успешный проект, отвечающий потребностям клиентов».

СУВ обладает множеством преимуществ, которые являются специфическими для каждого клиента.

Системы ворот «Visy» выполняют три задачи порта или терминала:

1. сокращают операционные расходы;
2. оптимизируют безопасность и охрану;
3. увеличивают мощности оборота.

Раньше Baltic Container Terminal получал жалобы из-за поврежденных контейнеров. После внедрения новой системы улучшилась защита груза и появились другие преимущества, включая лучшие условия работы для персонала, предупреждение краж груза и ценностей, автоматическое соответствие требованиям ISPS Code.

Автоматизированные процедуры управления воротами сокращают время разворота грузовика, избавляют грузовики от простояния в длинных очередях, одновременно уменьшают выброс углекислого газа из двигателей в порту и тем самым вносят вклад в осуществление природоохранных директив. ■



Lithuanian and German week in Klaipeda

Rimante Cerniauskaitė

Head of the forum of Lithuanian-German association

People of European countries know about each other very little

In 2007 after conducting a survey of the population in Germany, it appeared that only 20 percent of German people evaluate Lithuania positively. From the answers it was clear that the valuations were lower than average in all parts of the questionnaire, for example, the assessment of Lithuanian culture, investments and tourism possibilities as well as the assessment of the state of relationships between Germany and Lithuania. But if we look at the survey of Germans who have visited Lithuania at least once, their opinions were radically different.

Similarly we can say about the Lithuanians' opinions about Germany. If the survey were conducted today, the results would not differ greatly.

Such image is mostly predetermined by the lack of information, interest and knowledge which leads to distrust. Therefore, free and quick circulation of information between Lithuania and Germany is necessary via the spreading of political and business contacts, cultural and youth exchange, and relationships between towns and cities.

Lithuania-Germany and Germany-Lithuania forums induce cooperation

In order to solve these problems Lithuania and Germany are permanently looking for the most suitable regional cooperation. The foundation of Lithuania-Germany and Germany-Lithuania forums was one of the inducement measures of cooperation. The forums executing different cultural and scientific activities permanently induce and maintain political, business, scientific and cultural relationships that have already entered.

In 10-16 May 2010 both forums, having united their own and their partners' ideas, are organizing a Lithuanian and German week *Possibilities of economical and cultural cooperation of the inhabitants of the Baltic Sea region today and in the future*.

The main idea of the Project – is to strengthen the existing inter-state economical and cultural relationships. During the event Klaipeda city future projects will be presented, and Klaipeda city partners from Germany will present their traditional products of the region. We shall be able to see the ongoing international youth (pupils and students) projects too.

During the meetings the representatives of average and small business will discuss and look for ways how to cooperate when creating new

jobs. Businessmen from Germany will present new ecological technologies and share their knowledge: they will discuss the necessary steps to create new jobs in the field of modern technologies, their efficiency and progress, and the peculiarities of the legal base in Lithuania.

They will try to look for ways how to wider promote Lithuania in German market and attract more tourists to the country. Business subjects from Germany having interests in Lithuania will take part in the event.

International conference

During the event there will take place a two-day international conference with six sections that will discuss and look for ways on sore economic, political, educational, cultural and tourism matters.

In the section on education matters the representatives of the Ministry of Education, educational institutions, and public & youth organizations will meet. During the discussion they will solve the ways how to induce the youth to get more interested in foreign languages and exchange their knowledge on those matters.

On the 15th of May Lithuanian and German youth teams will be invited to the basketball competitions, to a concert in the Theatre Square and the pupils' logotypes contest – exhibition in the BIG store. During this event the youth from both countries will be acquainted with the culture of the other country and for the participants of the forum and the inhabitants we will present the products and services of both countries.

Welcome to Klaipeda.



Литовско-немецкая неделя в Клайпеде

Римантас Черняускас,
руководитель ассоциации
Литовско-германский форум

www.ltdeformas.lt

Жители стран Европы мало знают друг друга

После опроса жителей, проведенного в Германии в 2007 году, выяснилось, что лишь 20% немцев оценивают Литву положительно. Из ответов немцев было видно, что по всем вопросам анкеты оценки были ниже средних, напр., оценка возможностей культуры, инвестиций и туризма в Литве и состояние литовско-немецких отношений. Однако если взглянуть на ответы немцев, хотя бы раз побывавших в Литве, мнения радикально меняются.

Подобным образом обстоят дела и с мнением литовцев о Германии. Если бы опрос был проведен сегодня, результаты, скорее всего, мало бы отличались.

Такой имидж наиболее обусловлен нехваткой информации, отсутствием интереса, незнанием, ведущим к недоверию. Поэтому необходима свободная и быстрая циркуляция информации между Литвой и Германией через распространение политических и деловых контактов, молодежно-культурный обмен, связи между городами и поселками.

Литовско-германский и Германо-литовский форумы поощряют сотрудничество

Для решения этих проблем Литва и Германия постоянно ищут самые подходящие формы регионального сотрудничества. Учреждение Литовско-германского и Германо-литовского форумов было одной из мер поощрения сотрудничества. Форумы, занимаясь различной культурной, научной деятельностью, постоянно поощряют и поддерживают уже завязавшиеся политические, деловые, научные и культурные связи.

10-16 мая 2010 г. оба форума, объединив свои и партнерские идеи и силы, организуют литовско-немецкую неделю «Возможности экономического и культурного сотрудничества жителей региона Балтийского моря сегодня и в будущем».

Основная идея проекта – укрепление уже существующих межгосударственных культурно-экономических связей. Во время мероприятия общественности будут представлены проекты будущего Клайпеды, также себя представят партнеры города Клайпеды из Германии с традиционными продуктами своего региона. Также можно будет увидеть уже действующие международные молодежные (учащихся и студентов) проекты.

Во время встреч представители среднего и малого бизнеса будут дискутировать и искать пути сотрудничества для создания новых рабочих мест. Бизнесмены из Германии представят новые экологические технологии, поделятся опытом, как они действуют в Германии: будут дискутировать о том, что нужно, чтобы это было возможно и в Литве, обсудят особенности правовой базы, создание новых рабочих мест в сфере новых технологий, их производительность и прогрессивность.

Будут искать пути распространения информации о Литве на немецком рынке и привлечения большего числа туристов в страну. В мероприятии примут участие бизнес-субъекты из Германии, у которых есть интересы в Литве.

Международная конференция

В ходе мероприятия, на намеченной двухдневной международной конференции, в шести рабочих секциях пройдут дискуссии и поиски решений по острым вопросам экономики, политики, образования, культуры и туризма.

В рабочей секции по вопросам образования встретятся представители Министерства образования, учреждений просвещения, общественных, молодежных организаций. В ходе дискуссий будут решать, каким образом стимулировать интерес молодежи к иностранным языкам, будут обмениваться имеющимися опытом.

15 мая пригласим на баскетбольные матчи между литовскими и немецкими молодежными командами, на концерт на площади Театро и выставку конкурса логотипов учащихся в торговом центре «BIG». Во время этого мероприятия молодежь обеих стран познакомится с культурой другой страны, участникам форума, жителям представим продукты и услуги обеих стран.

Ждем вас в Клайпеде!



Lithuanian Fest in Astana

Jole Juraite

About two hundred diplomats, representatives of business, culture, art and press, invited by the Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan Romualdas Kozyrovicius, gathered in Astana, the capital of Kazakhstan, to celebrate the 20th anniversary of the independence of Lithuania.

Anthems of Lithuania and Kazakhstan sounded in the grand surroundings, reminding the long and difficult road towards the independence of Lithuania, designated by various historical events.

R. Kozyrovicius in his speech noted that Lithuania, being a member of European Union and North Atlantic Treaty Organization as well as a number of other international organizations, was a friendly, devoted and responsible partner of the Republic of Kazakhstan. The Ambassador of Lithuania especially stressed the cooperation of Kazakhstan and Lithuania in the Organization for Safety and Cooperation in Europe where Kazakhstan started the chairmanship of this organization this year and next year Lithuania will undertake this mission.

As a worth following example of state management R. Kozyrovicius mentioned the clever management principles of the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev. He said that the stability and peaceful coexistence of people of the country with 130 nationalities and a lot of religious confessions showed the right road of the development of Kazakhstan and it was a great merit of the President. The Vice Minister of the Foreign Affairs of Kazakhstan, special representative of the chairman in OSCE Konstantin Zigalov congratulating Lithuania with its 20th anniversary of independence mentioning that Lithuania and Kazakhstan not only had a common experience of being a member of the Soviet Union and the seek for independence, but also big common plans for the future. As a successful result of cooperation in OSCE activities K. Zigalov mentioned the conference that took place in Almaty in January 29 „Role of logistics on the road Asia-Europe“. The idea of the conference rose from the private Kazakhstan and Lithuanian logistics company *TL NIKA Group* and international business magazine *JURA MOPE SEA* initiative that was supported by the Ministries of Foreign Affairs and the Ministries of Transport & Communications of Lithuania and Kazakhstan.

The evening reception took place in *Radisson Blu* hotel, where the guests listened to Lithuanian music, admired the Lithuanian landscape pictures and tasted Lithuanian and Kazakh meals. ■



Ambassador of the Republic of Lithuania Romualdas Kozyrovicius speaks at the grand ceremony.



Guests of the party: (from left to right) the head of a group of Lithuanian and Kazakhstan companies „TL NIKA GROUP“ Vytautas Varasimavicius, his son Povilas Varasimavicius and the head of logistics company „Europe Asia Transit“ (EAT) Vasilijs Ni.



Праздник Литвы в Астане

Йоле Юрайте

Около двухсот дипломатов, представителей бизнеса, культуры, искусства, прессы собрались в столице Казахстана Астане по приглашению посла Литовской Республики в Казахстане Ромуалдаса Козыровичюса, чтобы отметить 20-летие Независимости Литвы.

В торжественной обстановке звучали гимны Литвы и Казахстана, вспоминали о долгом и нелегком пути Литвы к независимости, отмеченном разными историческими событиями.

Р. Козыровичюс в своей речи отметил, что Литва, будучи членом Европейского союза, Североатлантического блока и многих других международных организаций, является дружественным, самоотверженным и ответственным партнером Республики Казахстан. Литовский посол особенно подчеркнул сотрудничество Казахстана и Литвы в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), к председательству в которой в этом году успешно приступил Казахстан, а в будущем году передаст эту миссию Литве.

В качестве примера, достойного подражания, Р. Козыровичюс отметил мудрые принципы руководства президента Казахстана Нурсултана Назарбаева. Он сказал, что стабильность и мирное сосуществование страны, в которой проживают представители 130 национальностей и многих религиозных конфессий, свидетельствуют о правильном пути развития



Казахстана и являются большой заслугой его президента.

Вице-министр иностранных дел Казахстана, специальный представитель председателя ОБСЕ Константин Жигалов, поздравляя с двадцатилетием независимости Литвы, отметил, что у Литвы и Казахстана есть не только общий опыт пребывания в Советском Союзе и стремления к независимости, но и большие совместные планы на будущее. Как успешный результат сотрудничества в деятельности ОБСЕ К. Жигалов отметил конференцию «Роль логистики на пути Азия- Европа», состоявшуюся 29 января с.г. в Алматы. Идея конференции родилась из частной инициативы казахстанско-литовской логистической компании «TL NIKA Group» и международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA, которую поддерживали министерства иностранных дел и транспорта Литвы и Казахстана.

Во время вечера, который прошел в гостинице «Radisson Blu», гости слушали литовскую музыку, любовались видами природы Литвы, лакомились казахскими и литовскими блюдами. ■





Вице-министр иностранных дел Казахстана, специальный представитель председателя ОБСЕ Константин Жигалов (слева) и посол Литовской Республики в Казахстане Ромуалдас Козыровичюс.



Основатель и руководитель литовской общины в Караганде Виталиюс Тварионас, архитектор Гядиминас Тунайтис, представитель компании «Eurasian Natural Resources Corporation PLC» (Великобритания) в Астане Адамас Илькявичюс.



Профессор Римантас Бянетис, известный в мире литовский кардиохирург.



Lithuanian Maritime Museum – a centre of entertainment and education

Nika Puteikiene

Head of Public Relations department

The mostly attended museum in the Baltic States – Lithuanian Maritime Museum – started its 31st season.

Here the impressive educative lessons take place during which the people get acquainted with the navigation history and the world of the sea depths. It is reflected in a number of the museum events.

On 12 May we will celebrate the international dolphin of the Baltic Sea day – The Sea Pig Day.

On 14 May we will invite to the Open Day of the Maritime museum.

On the evening of 15 May - we will organize a traditional Museum Night. Nerija Fort will be opened for the night where the Baltic Sea pirates will settle. On that evening we are inviting the visitors to immerse themselves into the atmosphere of romantic histories – dress like pirates or bring pirates' ammunition. They will be acquainted with the Baltic Sea pirates and will also have a possibility to find a real treasure hidden in the fort.

On the 8 June, when celebrating the International Global Ocean Day, we will organize a competition among Klaipeda schools to find out which school is the best ecologically educated.

One of the beautiful exponents of the museum, which is attractive by its peace and natural-historical harmony, is the Ethnographic farmstead of a fisherman. During July and August we intend to organize the crafts' weekends called „Mother weaves the nets and I allure young-men“. It will be possible to get learn about weaving, net knitting, making weather-cocks and decoration, weaving waist-bands, knitting wrist-wears and decoration, wattles of straw, beekeeping and candle pouring and making wooden toys. During the Sea Festival there will take place the yard holiday „Fish invented songs“, inviting to come



to the seaside fair.

This season at the Maritime Museum is full of exhibitions. We will organize a mobile exhibition about the Baltic Sea seals, which will move to Lithuanian schools and cultural centres. The exposition of maritime fauna will be enriched by the conceptual exhibition „Elegant killer“, telling that under the elegant shell there lives the mollusc predator. The exhibition reflecting the Lithuanian millennium odyssey *Ambersail*, will also come to the museum. The exhibition from the Maritime museum of Estonia will take place in the museum „Under fluttering flags – to the sea depths“, opening the sunken ships secrets in the Finish gulf. It is anticipated that there is the Lithuanian Navy ship President A. Smetona, which sank in the end of the World War II already belonging to the soviet fleet.

The museum also intends to present two historical exhibitions in Klaipeda city. One of them – „Lithuanian cadets in G. Erikson fleet“ will occupy the place that is already becoming a traditional one in Cruise Vessel Terminal. It will tell about the first seafarers of independent Lithuania. The other exhibition is dedicated to the vanishing Klaipeda symbol – to barkentine *Meridianas*, and will be demonstrated in Klaipeda county public Ieva Simonaityte library. Those historical exhibitions will be opened during the days of the Sea Festival becoming a core of this festivity. ■

Литовский морской музей – центр отдыха, развлечений и просвещения

Ника Путейкене,

заведующая отделом по связям с общественностью

геров, тканьем лент, вязанием узлов, плетением из соломы, пчеловодством и литьем свеч, изготовлением деревянных игрушек. В дни Праздника моря в усадьбе будет бурлить праздник рыбакского двора «Рыбы сочинили песни», призывающий погостить на приморской ярмарке.

Нынешний сезон в Морском музее богат на выставки. Организуется передвижная выставка о балтийских тюленях, которая будет путешествовать по школам и центрам культуры Литвы.

Экспозиция морской фауны обогатится концептуальной выставкой «Элегантный убийца», рассказывающей о том, что под элегантным покровом раковины обитает хищный моллюск. В музее

придет выставка «Ambersail», отражающая Одиссею тысячелетия Литвы. Также в музее будет экспонироваться выставка из Эстонского морского музея «Под развевающимися флагами – в морские глубины», раскрывающая тайны кораблей, затонувших в Финском заливе. Полагают, что там покоятся и корабль Военно-морских сил Литвы межвоенного периода «Президент А. Сметона», который, уже входя в состав советского флота, затонул в конце Второй мировой войны.

Две исторические выставки музей собирается экспонировать в Клайпеде. Одна из них – «Литовские кадеты на флоте Г. Эрикссона» займет ставшее уже традиционным место на круизном терминале. Она

расскажет о первых моряках Независимой Литвы. Другая выставка, посвященная чахнувшему ныне символу Клайпеды – баркентине «Меридианас», будет демонстрироваться в публичной библиотеке им. Евы Симонайте. Исторические выставки откроются в дни Праздника моря, став сердцем этого праздника. ■



BRANDED PAPER BAG, BOX AND BINDER PRODUCTION

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





Matchpoint's Creative Consultancy

Presents...

THE GREAT INDIAN OPPORTUNITY

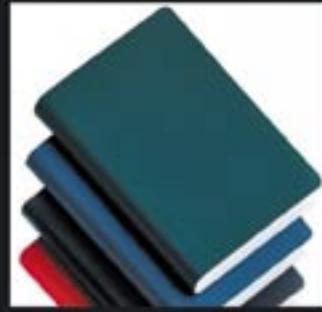
- Market Research Reports
- India entry facilitation
- Office space and infrastructure
- Sourcing and selling
- Training and HR needs

EUROPE OFFICE

Private company
Marine Information Centre
Minijos Street 93 LT-93234 Klaipėda
PHONE/FAX : +370 46 365602
EMAIL : designer@jura.lt

HEADQUARTERS

MATCHPOINT'S CREATIVE CONSULTANCY
595, FIRST FLOOR, ALAGIRISAMY SALAI,
K.K.NAGAR, CHENNAI - 600078, TAMILNADU, INDIA
PHONE : 91-044-42128001.
EMAIL : contact@matchpointbiz.com
WEBSITE : www.matchpointbiz.com



All festival concerts are free-entrance and free-of-charge!

www.jazz.lt

Klaipėda Theater square

4-5

June



XVI
KLAIPĖDA
CASTLE
JAZZ
FESTIVAL
2010



Project: Amberlife and the Bigband of the Lithuanian National Defence Volunteer Forces Orchestra (Lithuania)



Project:
Monika Liubinskaite
Sasha Son
Steponas Januska
and
Klaipėda BigBand
(Lithuania)



Incognito (UK)



Brussels
Jazz
Orchestra
(Belgium)



Vytautas Grubliauskas-Kongas
and Friends (Lithuania)



Ulikhanyan quintet
(Armenia)

GOOD MUSIC FOR GOOD PEOPLE



Klaipėda Summer Stage

6 June



First time in Lithuania and Europe!
The Jazz Song Feast of Children and Youth

Young Jazz Wave 2010

A unique event - the biggest jazz choir ever!

The Festival will be closed by our
special guest, THE JIVE ACES (UK)



MEDIA SPONSORS



Vakaru ekspresas



JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



GRAND SPONSORS



SPONSORS



INDRAMA



YOUNG JAZZ WAVE 2010 SPONSORS





75 Jubilee of Lithuanian Navy at the Sea Festival days

Remigijus Mockus
PE Sea Festival Director

From 30 July till 1 August Lithuanian port-city Klaipeda is for the 51st time becoming the venue of the biggest summer fiesta – the Sea Festival. The Festival, which is organized since 1934, promotes Lithuania as a maritime state and Klaipeda as a friendly, open, safe and attractive port-city. The Sea Festival of this year will also announce the 75th anniversary of Lithuanian Navy.

About half a million guests from Lithuania and foreign states arrive to the Festival. Continuing many-year organization traditions, there are a lot of events each year connected with the sea and maritime events: a parade of maritime organizations of the city, commemoration of the first Lithuanian sea captain Liudvikas Stulpinas, the ceremony to honour those who perished at sea, trips on ships to the sea, water sports competitions, ceremony of honour of the best seafarers and maritime organizations.

Next to the official ceremonies there will be also suggested an interesting entertainment program for the participants of the Festival. In the territory of the old-city there will settle concert places with different programs for children, youth and elderly people. Together with the professional artists there also take part the troupes of public art organizations in the festival.

Exhibition halls, Picture galleries, cultural institutions open their doors for the visitors inviting to new expositions connected with the Sea Festival and the sea.

The participants of the Sea Festival are able to take part in more than 100 different events annually.

Next to the concerts, street performances, exhibitions and other art events, Sea Festival invites hundreds of folk artists selling the products made by themselves, in the city squares and streets there settle tens of field cafes and families with their children entertain in special parks of attractions. In the evenings picturesque fireworks decorate the sky of Klaipeda.

During the Sea festival 2010 Lithuanian Navy will celebrate its 75th anniversary so the visitors of the Festival, who will not have possibility to participate in grand events dedicated for this jubilee, will be able to come to Cruise vessel terminal and visit navy ships moored there. During Sea Festival days the embankments of the Dane river and the Castle harbour quays will be filled with the participants of the other important maritime event – on the 1st of August there starts in Klaipeda the Curonian Lagoon regatta which will take place for the 43rd time and where more than 50 yachts take part annually.

Since 2009 together with the Day of the Sea we started to celebrate the Fishermen's Day, and during the Sea Festival there will be organized the events dedicated to the employees of fishing organizations – fish market, fishermen's parties and etc.

Klaipeda city events organized for the 758 anniversary of the city will be included into the program of Sea Festival 2010.





В дни Праздника моря – 75-летие Военно-морского флота Литвы

Ремигилюс Моцкус,
директор общественного учреждения «Юрос швянте» («Праздник моря»)

30 июля – 1 августа портовый город Литвы Клайпеда в 51-й раз станет местом крупнейшей летней фиесты – Праздника моря. Праздник, организуемый с 1935 года, провозглашает миру весть о Литве как о морском государстве и о Клайпеде как о дружелюбном, открытом, безопасном и привлекательном порте.

В этом году Праздник моря провозгласит и 75-летие Военно-морских сил Литвы

Организуемый в литовском портовом городе праздник посещает около полумиллиона гостей из Литвы и зарубежных государств. В продолжение многолетних традиций праздника программа ежегодно изобилует мероприятиями, связанными с морем и морскими событиями: это торжественное шествие работников морских организаций, воздаяние почестей первому литовскому морскому капитану Людвикасу Стульпинасу, церемония опускания венков на воду в память о погибших в море, выходы в море на судах, соревнования по водным видам спорта, чествование лучших моряков и морских организаций.

Кроме официальных церемоний, участникам праздника предлагается интересная развлекательная программа. На концертных площадках, раскинувшихся на большой территории старой части города, проходят различные мероприятия для детей, молодежи и людей старшего возраста. Наряду с профессиональными деятелями искусств в Празднике моря принимают участие и художественные коллективы общественных организаций.

Выставочные залы, картинные галереи, учреждения культуры также распахивают двери перед посетителями, приглашая их осмотреть новые экспозиции, связанные с Праздником моря и морем.

Участники проводимого ежегодно Праздника моря могут принять участие более чем в 100 мероприятиях различного рода.

Кроме концертов, уличных спектаклей, выставок и других художественных событий, Праздник моря созывает сотни народных умельцев, торгующих своими изделиями, на площадях и улицах располагаются десятки уличных кафе, семьи с детьми развлекаются в парках аттракционов, оборудованных специально в дни праздника. По вечерам праздничное небо Клайпеды озаряют красочные фейерверки.

Во время Праздника моря 2010 года 75-летний юбилей со дня основания отметит флот Военно-морских сил Литвы, поэтому горожане и гости праздника, кроме возможности принять участие в мероприятиях, организуемых по случаю почетного юбилея, смогут посетить военные корабли, ошвартованные на круизном терминале. В дни Праздника моря набережные реки Дане и причалы порта Пилес украсят участники другого важного морского события – 1 августа в Клайпеде стартует регата по Куршскому заливу, организуемая уже в 43-й раз, в которой ежегодно принимает участие свыше 50 яхт.

С 2009 года вместе с Днем моря стали отмечать и День рыбака, и теперь во время Праздника моря будут проходить мероприятия, посвященные работникам рыболовецких организаций – рыбный базар, рыбацкие вечеринки и др.

В программу «Праздника моря-2010» органично вольются и мероприятия, приуроченные к 758-летию города Клайпеды.



2010 m.
gegužės 11-13 d.

Parodoje:

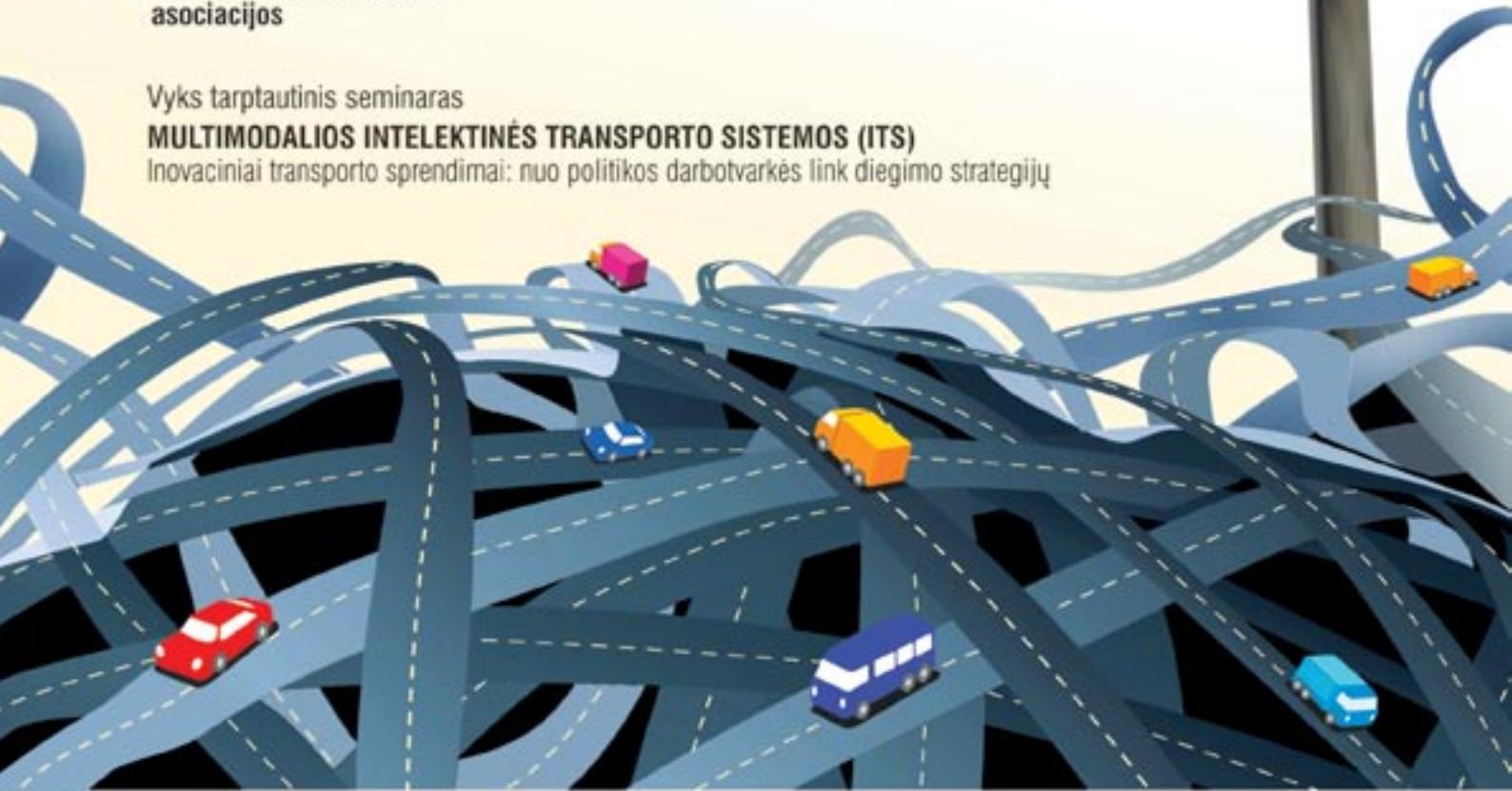
- Intelektinės transporto sistemos
- Transporto ir logistikos paslaugos
- Transporto priemonės
- Transporto infrastruktūra:
projektavimas, statyba, priežiūra ir
remontas, įrengimai, prietaisai,
medžiagos
- Transporto sauga ir aplinkosauga
- Transporto medžiagų diegimo
moksliniai pasiekimai
- Transporto organizacijos ir
asociacijos

**INTELEKTINĖS
TRANSPORTO SISTEMOS:
KELIUKIME SAUGIU,
TRUPIU, GREIČIU**

Vyks tarptautinis seminaras

MULTIMODALIOS INTELEKTINĖS TRANSPORTO SISTEMOS (ITS)

Inovaciniai transporto sprendimai: nuo politikos darbotvarkės link diegimo strategijų



Parodos organizatoriai



Lietuvos parodų ir kongresų centras LITEXPO
Laisvės pr. 5, LT-04215 Vilnius
Tel.: (8 5) 268 6835
Faks: (8 5) 268 6826
El.paštas: transbaltica@litexpo.lt

Informacinis partneris



LR susisiekimo
ministerija



ECONOMICA IR VISUOMENĖ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS | МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

LT | RU | EN

Lietuvos jūrų laivininkystės privatizacija: neišvengiamybė ar klaida?

Vienijasi Europos laivų
statytojai

Noriu būti



JŪRA turinys

57 LEIDĖJOS ŽODIS

Noriu būti



EXPO 2010

Eco-Vitruvijus



AKTUALUS INTERVIU

EAT siekis – transporto tinklų globalizacija

LOGISTIKA

Įtampa tarp vežėjų ir krovinių siuntėjų

TEISINĖ KONSULTACIJA

Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano Muitų sajungos teisiniai aspektai: ką turėtų žinoti siuntėjai ir vežėjai

68 LAIVYBA

Lietuvos jūrų laivininkystės privatizacija: neišvengiamybė ar klaida?

KROVA

Baltijos uostų krova



LAIVŲ STATYBA

Vienijasi Europos laivų statytojai Regioninių vyriausybų jungtinė deklaracija dėl Europos laivų statybos pramonės ateities



TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Kodėl Edinburgo taksistai meluoja?

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Ar taps Baltija konteinerių gabenimo centru?

JŪRŲ UOSTAI

Klaipėdos uostas puoselėja ambicingus plėtros planus

KROVOS KOMPANIJOSE

KLASCO tobulina terminalus

MARINISTINĖ KULTŪRA

75 Lietuvos jūrų muziejus – poilsio, pramogų ir edukacijos centras

NAUJOS TECHNOLOGIJOS

Vartų valdymo sistema – raktas į sėkmę

TARPTAUTINIS

BENDRADARBIAVIMAS

Lietuvių ir vokiečių savaitė Klaipėdoje



JUBILIEJUS

Lietuvos šventė Astanoje

JŪROS ŠVENTĖ 2010

Jūros šventės dienomis – Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivyno 75 metų jubiliejus

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
Felicia Šmitienė
Margarita Ignačkova

Korektoriai-stilištai
Regina Tutišienė
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@tlnika.kz

Indijoje, Čenajuje
V. Sumitra Devi
+91 044 42128001
contact@matchpointbiz.com

Kazachstane, Karagandoje
Tatjana Ivanova
Voinov internacionalistov g. Nr. 31,
Karaganda, tel. +77015330640
E-mail: lituanica@mail.kz

Ši numerį iliustravo
Vytas Karaciejus, Milda Manomaitytė,
Vida Borteliénė, Remigijus Moskus

Viršelis
Vytas Karaciejus
Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spausdutuvė 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



Noriu būti



Tarp Visatos ir Žmogaus tvyro nuolatinė įtampa.

Istorijos priešaušryje žmogus, bijojęs gamtos ir skrupulingai derinęs prie jos galybés, per tūkstantmečius išaugęs ir išprusęs, pasijuto esąs galingesnis už ją ir panoro pats valdyti visatą.

Tačiau tos veiklos pasekmės – nepageidaujami globaliniai procesai – parodė, kokia pražūtinga gali būti žmogaus užkarautuojo veikla.

Nenuostabu, kad 21-ojo amžiaus žmogus ima mąstyti ne kaip aplinkos užkarautojas, o kaip jos draugas ir partneris. Naujų technologijų ir industrijos vystymasis tampa nebeįmanomas be draugiško santykio su aplinka.

Beveik du šimtai Žemės rutulio valstybių pasirengusios tai pademonstruoti vienuoliktojoje, bene didžiausioje ir ambicingiausioje pasaulinėje parodoje „Expo 2010“, nuo gegužės 1-osios prasidedančioje Kinijos uostamiestyje Šanchajuje.

Pasaulinės parodos „Expo 2010“ tema – „Geresnis miestas, geresnis gyvenimas“.

Kaip teigia „Shanghai Expo 2010“ komisijos pirmininkas Xu Bo, šios parodos ir joje pristatomų idėjų tikslas yra pirmiausia parodyti pagarbą aplinkai. To reikalaujama iš kiekvienos savo laimėjimus pristatančios valstybės.

Pusmetj truskiančioje pasaulinėje parodoje bus naudojama tik atsinaujinanti energija. Garsūs architektai, inžinieriai ir dizaineriai parodoje demonstruoja moderniausias šiuolaikinių miestų planavimo, gyvenamojo būsto ir visuomeninės paskirties pastatų projektavimo bei statybos galimybes, pabrėždami harmonijos su aplinka ir gamta pri- valumus.

Kinija, pasaulio civilizacijai davusi nejkainojamus mokslo bei kultūros šedevrus ir ilgus šimtmečius juos slėpusi už kinų sienos, šiandien skelbia savo atvirumą pasauliui.

Ji – pirmoji pasaulio valstybė, sparčiausiai kylanči po recesijos ir neginčiamai tampančių ekonomikos augimo lydere, – Šanchajuje vykstančią parodą laiko didžiule galimybe atverti pasauliui langą į Kiniją ir parodyti tai, ką sukuria darbštus, kūrybingas kas penktas planetos žmogus – kinas.

Savo atvirumą kinai demonstruoja ir priimdamai kitų tautų istorinę patirtį bei idėjas. Todėl šalys, galima sakyti, iš kailio neriasi, norédamos parodyti nacionalines vertybės.

Danija, nepaįsdama nepatenkintų tautiečių, iš Kopenhagos į Šanchajų atgabено šalių simbolį – Kristiano Anderseno pasakos herojė Undinėlę, Čekija – Prahos Karolio tilto šv. Jono Nepomuko bareljefą, Liuksemburgas – garsujį paminklą „Auksinė ponija“, Lietuva iš istorinės Katedros aikštės išlupo „Stebukl“ plytelę, norédama parodyti pagarbą stebuklingus akmenis vertinantiems kinams.

Svarbią vietą pasaulinėje parodoje užimė ir šiandienos menininko lietuvio, klaipėdiečio Vytauto Karčiausko kūriny – erdvinė kompozicija, pavadinta „Noriu būti“.

Menininko siekis yra, kad žmogus, jėges į šią Leonardo da Vinčio „Vitruvijaus žmogaus“ dvasia sukurtą kompoziciją, pajustų buvimo Žemėje ir susiliejimo su visata harmonijos tobulumą, įveikiant valstybių, kalbų ir kultūrų sienas.

Menininkas neslepia ir gana ambicingos idėjos – pagal šios skulptūros modelį Šanchajuje – drąsios minties ir modernių technologijų mieste – pastatyti 45 metrų aukščio statinį, įkūnijantį Žmogaus ir Visatos dermés idėją.

Juk Kinija skelbia esanti tam atvira.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Eko-Vitruvijus

Styvenas Diuaras

Daugelis pasaulio miestų turi didingus pastatus, kuriais jie demonstruoja savo kultūrinį ar meninį palikimą. Ermitažas Sankt Peterburge, Ufici Florencijoje, Gugenheimo muziejus Bilbao, Luvras Paryžiuje, Sidnėjaus Operos rūmai ir kiti originalūs statiniai yra žinomi visame pasaulyje, jais gérimas kaip žymiai architektūros paminklais ir tuo, ką jie reprezentuoja.

„Eko-Vitruvijaus“ kultūros centras, kurį suprojektavo Vytautas Karčiauskas, yra sukurtas vadovaujantis ta pačia tradicija. Tai – jo skulptūros, kuri pasirinkta kaip Lietuvos nacionalinio paviljono centrinis taškas Šanchajaus „Expo 2010“ parodoje, didelio mastelio interpretacija. Statinio aukštis – 45 m. Menininko vizijoje jis stovi Šanchajuje, ant upės kranto ir žvelgia į miesto dangoraižius. Tai – vienas pirmųjų reginių, kuriuos išvysta turistai, laivais artėdami prie uosto. Šio skulptūriško statinio interjeras sudarytas iš penkių sektorius, simbolizuojančių penkis planetos kontinentus. Juose – šių kontinentų kultūrinis ir meninis paveldas bei dabarties kūrėjų ekspozicijos.

Vytautas Karčiauskas įkvėpimo sémési iš Vitruvijaus, Romos piliečio, gyvenusio 1-ajame amžiuje prieš Kristą, palikusio pasauliu seniausią žinomą rašytinį darbą apie architektūros ir dizaino principus. Viena iš Vitruvijaus taisyklų buvo tai, kad statinys turi būti stiprus, patvarus, naudingas ir, galbūt svarbiausia, gražus.

Daugelis mūsų gal niekada nebūtume girdęję apie Vitruvijų, jei ne Leonardo da Vinčis, kuris praėjus 1500 metų po Vitruvijaus mirties padarė jį nemirtingu savo ižymiame piešinyje „Vitruvijaus žmogus“. 1487 m. šis paveikslas jau tapo vienu žymiausių ikoninių vaizdų žmonijos istorijoje. Tai įvaizdis, panaudotas Italijos vieno euro monetėje; tai simbolis JAV astronautų kosminiuose pasivaikščiojimuose segimuose ženkliukoose. Šis simbolis buvo pritaikytas daugelio meno, architektūros, medicinos ir kitos srityse dirbančių organizacijų logotipuose.

Šis pasaulyje gerai žinomas įvaizdis yra puiki statinio koncepcija Šanchajui – didžiausiam pasaulio metropolii, kuriame gyvena daugiau kaip 20 milijonų žmonių.

Šiame pastate galima atrasti visus simbolius, kuriuos įkūnija „Vitruvijaus žmogus“ – simetrijos svarbą, žmonijos dermę su paprasta, kasdien ji supančia gamta ir su neaprépiama visata, įkvėpimą ir gebėjimą siekti didybės per žmogaus norą išlikti šioje žemėje, pastangas kurti ir tikėjimą, kad žmogus turi galių siekti aukštumų ir peržengti savo galimių ribas.

“Noriu būti“ – toks yra menininko motto.

Vytautas Karčiauskas (www.karciauskas.com, info@karciauskas.com) dabar aktyviai ieško partnerių, ypač investuotojų, kurie galėtų paversti jo viziją realybe. Kaip alternatyvą jis svarstyta galimybę parduoti visus projektus organizacijai, kuri norėtų įgyvendinti jo idėją ir kuriame nors kitame mieste.

Esu įsitikinęs, kad tie, kurie patikės šio projekto originalumu bei sekme ir dalyvaus jo įgyvendinime, pelnytai užsidirbs vietą istorijos knygose.

Styvenas Diuaras (Stephen Dewar) yra airis. Jis padėjo įkurti žurnalą „Irish Arts Review“, kuris yra seniai pripažintas kaip mokslinių leidinių, rasantis apie visus dabartinius ir istorinės raidos aspektus Airijos meno pasaulyje.

Pastaruoju metu S. Diuaras susidomėjo nauju meno verslu. Jis turi didelę privačią meno kolekciją ir didžiuoja turėdamas keletą ižymų Vytauto Karčiausko darbų.





EAT siekis – transporto tinklų globalizacija



Balandžio pradžioje Kazachstano kompanijos „Europe Asia Transit“ (EAT) specialistų grupė ir jos vadovas Vasilius Ni su darbo vizitu lankėsi Lietuvoje.
Apie EAT veiklą ir Lietuvos bei Kazachstano bendradarbiavimą kalbamės su EAT plėtros direktore Irina PARK.

- Prašom papasakoti apie EAT kompaniją ir jos veiklą.

- Kompanija EAT – viena pirmųjų transporto paslaugų rinkoje, o dabar viena didžiausių transporto ir ekspedijavimo kompanijų Kazachstane.

1998 metais įkurta kaip laikinojo saugojimo sandėlis, šiandien kompanija teikia agentavimo paslaugas didžiausioms aviacompanijoms pasaulyje, turi savo automobilių parką, filialus Almatoje, Astanoje, Aktau, Atirau, taip pat atstovybes visuose Kazachstano regionuose ir užsienio šalyse, tokiose kaip Korėja, Vokietija, JAE, Honkongas. Šiuo metu tariamasi dėl atstovybių įsteigimo Lietuvoje ir Turkijoje.

Kompanija įsteigė naujus krovinių maršrutus panaudodama krovinių gabėjimo įvairiomis transporto rūšimis schemas, o platus tarptautinių partnerių tinklas leidžia optimaliaisiais terminais įvykdyti užsakymus ir garantuoti krovinių pristatymą „nuo durų iki durų“ klientams iš NVS, Vakarų Europos, Amerikos ir Artimųjų Rytų į Kazachstaną, Vidurinę Aziją ir atgal.

Bendrovė EAT teikia tokias transporto paslaugas:

- veiksmingai derindama visų rūšių transporto priemones palankiausiais tarifais pristatys prekes visame pasaulyje. Įmonės specialistai lydi klientą visoje tiekimo grandinėje;
- organizuoja krovinių ir keleivių

užsakomuosius skrydžius į įvairias paskirties vietas šiuolaikiniais patogiais lėktuvais;

- teikia greitojo pašto paslaugas;
- atlieka muitinės formalumus, sertifikavimo dokumentus.

Kompanijos EAT uždavinys – pagal tarptautinius standartus teikti aukštos kokybės paslaugas ir patenkinti visus kliento reikalavimus. Dalyvavimas parodose ir tarptautiniuose seminaruose, skirtuose transporto pramonės problemoms, leidžia bendrovei neatsilikti nuo naujovių, taikių naujus darbo metodus. Didelis dėmesys skiriamas personalo mokymui. Be reguliarų mokymų, kurie vyksta kompanijoje, darbuotojai dalyvauja kompanijos partnerių organizuojamuose seminaruose, mokymuose ir konferencijose.

Kompanijos klientai ir partneriai teigiamai vertina teikiamų paslaugų kokybę, nes tai:

- pirmoji kompanija Kazachstane, gavusi akreditaciją;
- jai suteikti sertifikatai įforminti pavojingus krovinius;
- verslo įmonė, turinti muitinės tarpininko licenciją, galiojančią visoje Kazachstano Respublikos teritorijoje;
- įmonė turi licenciją, kuri leidžia gauti, pervežti ir pristatyti pašto siuntas;
- kompanija yra „Auksinės Europos Arkos“ laureatė nominacijoje „Technologijos ir kokybė“, kurią įsteigė „Business Initiative Directions“.

Be viso to, kompanija EAT aktyviai dalyvauja pirmojo Kazachstane multimodalinių krovinių terminalo „EAT Cargo“ statyboje. Terminalas atitinka tarptautinius standartus, todėl jis turėtų tapti ne tik didžiausių regione, bet ir vienu iš geriausių krovinių terminalų Eurazijoje.

Pagrindinis terminalo privalumas – naujų technologijų naudojimas, leidžiantis integruti skirtingu rūšių transportą, taip pat įforminti krovinių, esančių netoli terminalo, muitinės dokumentus.

Terminalo teritorijoje veikia modernus A kategorijos tranzito ir perkrovimo sandėlis. Numatyta statyti aikštelių sunkiasvoriams automobiliams, įrengti grindinį konteinieriams, ilgalaičių stambiagabaričių krovinių saugojimo aikštelių, 20 000 kv.m saugyklas, pritaikytas skirtiniam muitinės režimui. Šis terminalas su savo įrangą, techninėmis charakteristikomis ir pralaidumo galimybėmis taps vienu iš didžiausių krovinių terminalų regione.



Susitikimas LKAB „Klaipėdos Smeltė“.

Greitas pardavėjo prekės pristatymas pirkėjui yra šiuolaikinio verslo sékmės dalis.

Gamybos ir transporto proceso integracija ir multimodalinių transporto sistemų kūrimas, remiantis šiuolaikinės logistikos principais, leidžia sąveikauti konkuruojančioms transporto rūšims. Optimalių kainų ir laiko, krovinių pristatymo, plėtros sistema – įmonės EAT profesionalų darbas.

- Kokią vietą per dvylika savo veiklos metų kompanija užima Kazachstano rinkoje?

- Svarbiausias Kazachstano bendrovės EAT uždavinys yra nacionalinio ženklo sukūrimas, kuris asocijuosis su patikimumu ir aukštostos kokybės paslaugomis tam, kad galėtų konkuruoti su pirmaujančiomis tarptautinėmis kompanijomis logistikos srityje. Šiandien tai viena didžiausių Kazachstano transporto ir logistikos kompanijų, teikianti vienos įmanomas transporto paslaugas.

- Kokia bus EAT atstovybės Lietuvos veikla?

- EAT filialas Lietuvoje atstovaus Kazachstano bendrovei Lietuvos ir Baltijos regione. Plėtojant, kuriant naujus ir atnaujinant senus tranzito kelius bus nustatytas ir padidintas prekių srautas tranzitu į Kazachstaną per Lietuvą, Klaipėdos uostą. Bendrovės EAT globalizacijos tinklo tikslas – teikti klientams tos pačios kokybės paslaugas principu „iš vienų rankų“ įvairiuose pasaulio taškuose.

- Vizito Lietuvoje metu Jūs ne tik įsteigėte savo kompanijos atstovybę, bet ir susitikote su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kai kurių krovos kompanijų vadovais, domėjotės Vilniaus oro uosto krovos terminalais, kalbėjotės su Lietuvos susiseikimo viceministru Rimvydu Vaštakui ir pateikėte nemažai klausimų LR muitinės departamento vadovybei.

Koks buvo šių susitikimų tikslas?

- Mūsų apsilankymo ir susitikimų tikslas buvo susipažinti su Klaipėdos uosto krovos kompanijų veikla, Vilniaus oro uosto ir Muitinės departamento darbo principais. Tam, kad atnaujintume ir padidintume tranzito mastą per Lietuvą, mums reikia suprasti priežastis, kodėl sumažėjo Kazachstano prekių, tranzitu vežamų per Lietuvą, srautas. Atsižvelgę į priežastis, galėsime sukurti schemą, kaip bendradarbiauti su Lietuvos transporto įmonėmis.

- Ar gavote atsakymus į Jus dominančius klausimus?

- Pirmojo vizito Lietuvoje metu gavome daug mus dominančios informacijos apmąstymams. Tačiau esame įsitikinę, kad svarstyti apie mūsų transporto struktūrų sąveiką ir tranzitinių skrydžių pritraukimą eigoje bus daug papildomų klausimų.

- Ar matote efektyvesnio Lietuvos ir Kazachstano verslo bendradarbiavimo galimių?

- Tarp Kazachstano ir Lietuvos vyksta nuolatinis dialogas ne tik tarp verslininkų, bet ir aukštu bei aukščiausiu lygiu. Toks dialogas palankus konstruktyvių santykų plėtrai ir abiem pusėms naudingam bendradarbiavimui įvairose srityse. Tiesioginio transporto sektoriaus kontekste Kazachstaną domina efektyvus Lietuvos transporto ir tranzito potencialo panaudojimas. Tai svarbus Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo aspektas. Lietuva suinteresuota Kazachstaną naftos eksportu per Lietuvos tranzito koridorius ir jos perdibimui savo gamyklose. Tačiau klausimuose, susijusiuose su Kazachstano žaliavų tranzitu per Baltijos uostus, yra tam tikrų kliūčių, kurias galima įveikti tik bendru darbu.

- Ačiū už atsakymus.

Kalbėjosi Julija Manomaitė



Įtampa tarp vežėjų ir krovinių siuntėjų



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

Trintis visose trasose

Neseniai Didžiosios Britanijos instituto „Transporto akis“ atlikta analizė parodė, kad 55 proc. krovinių siuntėjų tikisi ir toliau vežėjams mokėti mažesnėmis pervežimo kainomis, kurios buvo suderėtos recessijos metu. Tačiau ta pati analizė taip pat parodė, kad tik 14 proc. vežėjų galės išlaikyti tokias žemos kainas. Toks didelis lūkesčių priestaringumas yra tik dar vienas patvirtinimas transporto industrijoje vyraujančios įtampos ir trinties.

Įvairiuose transporto industrijos renginiuose – ar tai prie kavos puodelio, pietų metu ar prie kokteilio – pokalbis dažniausiai pakrypda vo prie temos apie susidariusią trintį tarp krovinių siuntėjų ir vežėjų. Dalyvaudamas nesenai vykusiose konferencijose Honkonge, Kinijoje ir Indijoje, išklausiau krovinių siuntėjų skundų, kad vežėjai kelia kainas ir įveda įvairiausias priemokas, tuo pačiu metu ribodami atliekamų

paslaugų apimtis. Vežėjai taip pat reiškė nepasitenkinimą – daugiausia skundėsi, kad krovinių siuntėjai tikisi nerealų tarifų, egzistavusių žemiausiai ekonominio nuosmukio taške.

Praėjusio piko atgarsiai

Iki 2008 m. vidurio konteinerinės linijos džiaugėsi klimu: daugelį metų konteinerių apimties vis didėjo, krovinių gabėjimo kainos džiuginančios, tad vežėjai pasitikinčiai užsakinėjo vis daugiau naujų, kuo didesnės talpos laivų.

Kai smogė finansinė krizė, vartotojų pasitikėjimas Europoje ir Amerikoje sužlugo, o Azijos eksportas krito. Buvo vežama vis mažiau gaminotų prekių, konteineriniai laivai pradėjo plaukioti pustuščiai. Krentant apimtimiems vis didesnius spaudimus buvo juntamas mažinti kainas, o tuo tarpu į rinką plaukė nauji pastatyti laivai.

Kol vežėjai taikėsi prie situacijos, šimtai tuščių konteinerinių laivų buvo prišvartuoti prie krantinių, o kainos, siekiant išlikti konkurencinėje kovoje, sumažintos iki minimumo. Plaukojimo grafikai taip pat buvo pritaikyti prie ekonominės situacijos, o kaštams sumažinti laivai pradėjo kursuoti lėta eiga. Netikrumas, kiles dėl ekonominės krizės, baimė iškristi iš žaidimo galiausiai baigėsi žiauriomis konkurencinėmis kainomis. Ši kova dėl išgyvenimo sukėlė didžiulę įtampą net tarp gerausių partnerystės ryšių. Daugeliui teko pasitraukti iš rinkos.

Tuo tarpu krovinių siuntėjai džiaugėsi beprecedentėmis žemomis kainomis visus 2009 metus ir natūraliai norėjo, kad tokios jos išslyktų ir toliau. Dabar, kai ekonomikos atsigavimo daigai vis labiau stiebiasi, pradedama gabenti daugiau krovinių. Tačiau, daugeliui konteinerinių laivų vis stovint prišvartuotiems krantinėse, sausio ir vasario mėnesių krovinių padidėjimas priivedė prie nepakankamų pajėgumų ir vėl kylandžių kainų, tuo tarpu kaštus taupanti lėtas eigos praktika pailgino tranzito laiką.

Krovonio siuntėjų požiūrio taškas

Iš krovinių siuntėjų taško žiūrint, jie skundžiasi vežėjais dėl to, kad šie laiko apimtis tuščias – priekiu poreikis išaugo, bet dėl retesnių plaukojimų į uostus yra sumažėjęs paslaugų tiekimas, nors tuo pačiu didinami įkainiai ir įvedamos naujos priemokos – sezoniškos priemokos kaip bendras įkainių klimas (BJK) ir sezono piko priemoka (SPP) – išskaitant laivybos linijų mokesčių pagteikimą kaip „nenumatytų iplaukų mokesčis“, „ypatingas mokesčis“, „nenumatytu bunkeravimo mokesčis“. Daugybė įvairių mokesčių sukūrė sudėtingą ir painių sistemą, neleidžiančią laivybos kompanijoms sulyginti kainodarą ir tuo pačiu numatyti krovinių siuntimo įkainių.

Krovinių siuntėjai siekia sugražinti prišvartuotus laivus ir sustabdyti kainų klimą bei šiu naujoviškų mokesčių įvedimą. Jie jaučiasi taip, lyg būtų verčiami mokėti didesnius mokesčius už žemesnio lygio paslaugas.

Vežėjų skundai

Vežėjai bambi, kad krovinių siuntėjai nemato realybės ir neįvertina sunkumų, su kuriais suduria konteinerių gabėjimo industrija. Nauji laivai turi ateiti į rinką, tad nelabai norima sugražinti senuosius į darbą, nors ir jaučiamas krovinių srautų pakilimas. Lėtos eigos iniciatyva sumažino kuro kaštus, tačiau sulėtinio tranzito laiką, be to, pertvarkius laivų judėjimą vis mažiau jų iplaukia į uostus daugelyje maršrutų. Dėl nuožmios kovos, vykstančios dėl kai kurių krovinių išlaikymo, kainos buvo sumažintos iki tokų mažumų, kad didžiausios 20 konteinerinių linijų neteko daugiau kaip 12 milijardų JAV dolerių 2009 metais, o rinkos lyderis pranešė apie 1 milijardo JAV dolerių nuosmukį. Situacija yra aiškiai nekokia, ir neįtikėtina, kad niekas iš stambiuju vežėjų nebarkutavo. Taigi, jie taip pat smarkiai kovoja ir šioje rinkoje nuolat turi reguliuoti kainas ir apimtis pagal poreikius. Tačiau vežėjai turėtų pripažinti, kad jie patys sumažino įkainius iki tokų neįmanomų dydžių ir kad vykstantis kainų karas nepadėjo niekam, o žalos davė visiems.

Įstrigė viduryje

Krovonio ekspeditoriai buvo užklupti šių nesutarimų viduryje. Kaip pasakė vienos iš 10 didžiausių pasailio ekspeditorių vadovas, jiems labai nepatinka nuolat būti kryžminėje ugnyje.

Kainų dydžiai svyrusoja, grafikai keičiamasi dažnai, tranzito laikas sulėtėjęs, o augantis krovinių gabėjimo poreikis sukelia įtampą dėl riboto tiekimo. Krovinių ekspeditoriai turi nuolat derėtis dėl vienos, kainos ir paslaugų susitarimų su vežėjais ir krovinių siuntėjais – įtampa perkeldami į santykius tarp šalių sunkmečio laikotarpiu.

Tas pats vadovas taip pat paminėjo, kad krovinių ekspeditoriai yra nepatenkinti tiek vežėjais, tiek krovinių siuntėjais dėl jų veiklos, kuri kenkia ekspeditorių kaip tarpininkų vaidmeniu šiame sektoriuje – vežėjai késinasi į krovinių ekspeditorių verslą, o krovinių siuntėjai tiesiogiai derasi dėl sutarčių su vežėjais.

Tiesioginiai kontaktai su laivybos linijomis išnyko – maždaug prieš dešimt metų tik kompanijos, gabėjantys daugiau nei 10 000 konteinerių per metus, galėjo tiesiogiai pasirašyti sutartį su laivybos linijomis. Dabar derybos dėl vienos ir kainos vyksta tiesiogiai tarp vežėjo ir krovonio siuntėjo. Krovinių siuntėjai, gabenantys vos 500 konteinerių per metus, sudarinėja tiesiogines sutartis su vežėjais, aplenkdami „didmenininukus“ krovinių ekspeditorius.

Visa tai sukėlė įtampą tarp tradicinių krovinių siuntėjų ir ekspeditorių, nes ekspeditorių klientai (krovinių siuntėjai) tiesiogiai derasi su jų tiekėjais (vežėjais) taupydami išlaidas ir tuo pačiu atsisakydami tarpininko paslaugų.

Per paskutiniuosius dešimt metų dauguma laivybos linijų įkūrė dukterines kompanijas, atsakingas už krovinių ekspedijavimo ir logistikos



paslaugas krovinių siuntėjams. Taigi ir čia vežėjai aplenka ekspeditorius ir siulo konkurencingas paslaugas tiesiogiai krovinių siuntėjams – jie susisiekia su savo klientų klientais, siekdami išmesti tarpininkus.

Tradicienė trijų šalių struktūra industrijuje – krovinių siuntėjas, ekspeditorius ir vežėjas – susiduria su tiesiogine grėsmė, todėl mes ir toliau matysime tarpininkų nykimą šiam sektorijue. Šiam procesui vykstant, krovinių ekspeditoriai turi toliau teisti darbą su vežėjais, kurie kėsinasi į jų verslą, ir krovinių siuntėjais, kurie stengiasi juos išmesti iš žaidimo.

Kelias pirmyn

Taigi, dabar mūsų situacija gan įtempta – turime priešiskus santykius, kovingas derybas ir daug trinties. Konteinerinė laivyba užima daugiau kaip 90 proc. pasaulinės prekybos, taigi visos suinteresuotos šalys turės rasti būdą kaip dirbti kartu. Per ateinančius 24 mėnesius pamatysime komercinių ryšių tarp krovinių siuntėjų, vežėjų ir ekspeditorų reorganizavimą ir perreguliuavimą. Laukiama ar ekonomika atsigaus ir kaip ji atsigaus 2011 metais.

Visoms trimis šalims reikės kruopščiai peržiūrėti ir persvarstyti savo susitarimus su verslo partneriais ir protinai pasirinkti tarp „strateginių“ ir „sandorinių“ santykų, atsižvelgiant į skirtinges atsakomybes, įsipareigojimus ir lūkesčius.

Tai puiku tol, kol abi šalys vienodai suprantant santykį pobūdį. Turėtū atsirasti daugiau sandorinio verslo su įvairiais pirkėjais ir pardavėjais, ieškančiais geriausio pasiūlymo, kas išplės „atsitiktinės“ rinkos dydį, visoms šalims gerai suprantant grynai sandorinius ryšius.

Tuo tarpu strateginiuose santykuose atsiras pertvarka – kaip atsakas į didelę įtampą, kurią sukūrė ekonominė krizė. Stambieji krovinių siuntėjai peržiūrės savo santykius su ekspeditoriais, kaip ir kai kurie stambesnieji ekspeditoriai keis savo įsipareigojimus vežėjams. Atsiskaitymo sektoriuje kompanijos atidžiau rinksis su kuo dirbti – tiek su tiekėjais, tiek su klientais – ir įsigalios labai atviri verslo santykiai, nubréziantys ateities lūkesčius ir atsakomybes ir geru, ir blogu metu.

Pasaulinė ekonominė krizė pasunkino įtampą sukurdama tokią priešišką aplinką industrijoje. Kovingi ir įtempti komentarai, kuriuos pastaruoju metu girdėjome tiek oficialiai, tiek pašnabždomis, atspindi faktą, kad terminas „partnerystė“ buvo vartojamas kur reikia ir kur nereikia, siekiant išsilaiatyti rinkoje ir pasinaudoti neformaliais susitarimais bei tikintis lojalumo.

Nepastovi pasiūlos ir paklausos situacija ženkliai nekis iki 2010 m. antrosios pusės, kuomet turėtume pajusti ekonominį atsigavimą pasauliniu mastu ir tuo pačiu šiokį tokį stabilumą rinkose. Tai leis geriau numatyti paklausą ir geriau subalansuoti tiekimą, kas pagerintų pusbėgyvyrą rinkoje ir leistų tiems, kurie išgyveno krizę, sukurti naujus ryšius – nesvarbu ar jie būtų sandoriniai ar strateginiai.

Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano Muitų sajungos teisiniai aspektai: ką turėtų žinoti siuntėjai ir vežėjai

Irina Pronina
Juristė

CHŁAS I WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNA

Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano Muitų sajunga verslininkams atvėrė daugybę naujų galimybių, tačiau taip pat kyla daug teisinių ir praktinių klausimų bei abejonių dėl šios sajungos veiklos ir jos poveikio vidaus rinkos dalyviams.

Bendradarbiavimo rezultatu tarp Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano tapo 2007 metų spalio 6 dieną pasirašytas susitarimas dėl bendros muitų teritorijos ir naujos Muitų sajungos formavimo.

Pagal naują reglamentavimą numatoma, kad prekės, esančios apyvartoje vienoje iš susitarusių šalių arba kurios buvo pagamintos vienoje iš šių šalių, išgyja Muitų sajungos prekių statusą. Šio statuso išgijimo dėka prekės gali būti išleistos į laisvą apyvartą visoje Muitų sajungos teritorijoje, šioms prekėms nebūs taikomi jokie maitino mokesčiai ir kiti ekonominio pobūdžio apribojimai, išskyrus tam tikros antidempingo, kompensavimo ir kitos apsaugos priemones.

Muitų sajungos ribose yra taikomas bendras muitų tarifas (toliau – *bmt*), kuris buvo patvirtintas Muitų sajungos komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. sprendimu Nr. 130 ir įsigaliojo nuo 2010 m. sausio 1 d.

Tačiau Muitų sajunga visiškai pradės veikti tik įsigaliojus bendram Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano Muitų kodeksui, šioms šalims jį ratifikavus. Be to, susitarusios šalys iki 2010 m. liepos 1 d. įsipareigojo suderinti savo vidaus teisės aktus su Muitų sajungos naujais Muitų kodeksu nuostatais.

Kartu su naujuoju Muitų kodekso įsigaliojimu bus panaikinta ir muitinės kontrolė tarp Rusijos ir Baltarusijos, o po metų ir tarp Rusijos ir Kazachstano.

Naujo Muitų kodekso nuostatai vidaus rinkos dalyviams numato muitinės administravimo procedūrų supaprastinimą bei greitesnį aptarnavimą.

Kaip skelbia Rusijos Federacijos federalinės muitinės tarnybos oficialusis tinklalapis, vienu svarbiausiu pakeitimui, susijusiu su vežėjais, bus:

- sumažinta draudimo suma muitinės vežė-

jams iki 200 tūkst. eurų. Muitinės vežėjai, vykdymadi savo veiklą pagal Rusijos Federacijos muitų kodekso nuostatus, privalo įnešti muitinės rinkliavų draudimo sumą, kuri siekia apie 470 tūkst. eurų;

- vienodos vežimo galimybės nuo vidinės Muitų sajungos sienos iki krovinio gavimo vienos neprisklausomai nuo to, kokiame Muitų sajungos valstybėje būtų krovinio gavėjas. Šiuo atveju vidinės Muitų sajungos pasienyje krovinys praeina muitinės tranzito įforminimo procedūrą ir gali keliauti per visą Muitų sajungos teritoriją be muitinės kontrolės patikrų sajungos šalių pasienio postuose;

- geležinkeliais gabentami kroviniai, vadovaujanties nauju reglamentavimui, bus atleisti nuo privalomojo draudimo, užtikrinančio prekių pristatymą.

Muitų sajungos Muitinės kodekso nuostatai taip pat numato sumažintus krovinio muitinės deklaracijos (toliau – *kmd*) pildymo terminus, t.y. nuo dviejų iki trijų dienų.

Termino sumažinimas leis greičiau atlitti procedūras ir suraupyti lėšas prekėms įforminti.

Atkreiptinas dėmesys, kad muitinės vadovo ar jo igalioto asmens rašytinių nurodymų *kmd* pildymo terminas gali būti prateistas iki 10 dienų, tačiau kodeksas nedetalizuoją atvejų, kuriais muitinės vadovas galėtų pratęsti aukšciau nurodytą terminą. Tokiais atvejais muitinės tarnyboms paliekama laisvė nuostatams interpretuoti.

Susitarančios šalys įveda vieningą reguliavimą sertifikavimo srityje, taip pat vieningus sanitariinius, fitosanitarinius bei veterinarinius kontrolės nuostatus. Taip pat sajungos teritorijoje įvedama licenciją ir prekių eksporto, importo leidimų tvarką.

Nurodytų normų suvienodinimas turėtų sutrumpinti laiko ir lėšų sąnaudas, skirtas visai reikalangių prekių importo į Muitų sajungos teritoriją dokumentacijai užpildyti.

Įvedant bendrus muitų tarifus reikėtų atkreipti dėmesį į pasikeitusius maitino mokesčio dydžius. Pagrindinė problema – tai Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų tarifų esminiai skirtumai, kurie galiojo iki *bmt* įvedimo.

Lyginant susitarusių šalių maitino mokesčius atskiroms prekių pozicijoms, nustatyta, kad mažiausiai tarifai buvo Kazachstane ir Baltarusijoje. Po *bmt* įvedimo maitino tarifai atskiroms prekių kategorijoms buvo pakoreguoti ir padidinti, taip pat buvo padidinta ir prekių įforminimo finansinė našta.

Naujujų nuostatų, reglamentuojančių muitinės darbą, įvedimas vidaus rinkos dalyviams gali sukelti vadinamojo pereinamojo laikotarpio problemas. Vis dėlto viliamės, kad naujoji Muitų sajunga muitinės procedūras padarys paprastesnės ir palengvins visų rinkos dalyvių veiklą.



Akcinė bendrovė Lietuvos jūrų laivininkystė, turinti laivyne 11 motorlaiviu, vienintelę likusi valstybinę laivybos kompanija.
Susisiekimo ministerija valdo 56,66 proc. kontrolinio bendrovės akcijų paketo. Dar 4,78 proc. akcijų priklauso Valstybės turto fondui.

Lietuvos jūrų laivininkystės privatizacija: neišvengiamybė ar klaida?

Jelena Listopad



Lietuvos valdžios ketinimas parduoti Lietuvos jūrų laivininkystę sukėlė jūreivių ir visuomenės nepasitenkinimą. Lietuvos piliečių sajunga laiko tai pasikėsinimu į Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, statusą.

Akcijos „Už Lietuvą kaip jūrinę valstybę“ rengėjai renka parašus prieš planus privatizuoti laivininkystę. Lietuvos piliečių sajungos ir jūrų bendruomenės atstovai susitiko su LR susisiekimo ministru Eligijumi Masiuliu ir premjeru Andriumi Kubiliumi ragindami juos išlaikyti laivininkystę Lietuvos valstybei.

Tačiau vyriausybė turi savo tiesą.

„Laivininkystė patiria daugiamilioninius nuostolius ir jai reikalingos investicijos. Per pastaruosius dvejus metus nuostoliai siekė apie 40 milijonų litų. Valstybė neturi lešų išstraukti įmonę iš duobės, todėl reikia ieškoti investuotojų“, - susitikime su jūrine bendruomene teigė susisiekimo ministras Eligijus Masiulis.

Šioje konfrontacijoje jau yra pirmosios aukos: kovo pabaigoje atsistatydino Lietuvos jūrų laivininkystės generalinis direktorius Vytautas Vismantas, sėkmingai vadovavęs kompanijai nuo

jos įsteigimo 2001 metais.

„Iš tikrųjų įmonė niekada nedirbo nuostolingai. Tik pastaruosius dvejus metus nebuvvo pelno – kiek uždirbom, tiek išleidom laivynui. Nuostolių iš tiesų nėra, jie tik popieriuje, suformuoti iš amortizacijos (nusidėvėjimo) skaičiavimo“, - bandė užstoti laivininkystę V.Vismantas.

Pasak jo, 2008 metais laivininkystė uždirbo 4,5 mln. litų pelno. Bet kai metų pabaigoje buvo ivertintas turtas, paaškėjo, kad laivų vertė nukrito, kai kurių net iki 50 procentų, taip ir išėjo, kad nusidėvėjimas „suvalge“ maždaug 12 mln. litų. Bet realūs pinigai, daugiau nei 4 mln. litų, liko kompanijoje!

Prieš devynerius metus, privatizavus LISCO ir atskyrus Lietuvos jūrų laivininkystę, pastarajai teko seni laivai bei 56 milijonų litų skola. Tačiau Lietuvos jūrų laivininkystė, neprāsydama valstybės pagalbos, atnaujino visą laivyną ir sumokėjo svetimas skolas. Per kompanijos gyvavimo metus „Sodra“ iš Lietuvos jūrų laivininkystės gavo 40 mln. 864 tūkst. litų. Per septynerius metus valstybei išmokėta apie 4 mln. litų dividendų, vien per dvejus pastaruosius metus sumokėta

795 tūkstančiai litų pajamų mokesčio.

Tuo metu, kai daugelio Europos įmonių laivai dėl darbo trūkumo mėnesių mėnesius stovėdavo nuleidę inkarus, Lietuvos jūrų laivynas, taikydamas mažesnius krovinių gabėjimo įkainius, nebuv'o be darbo nė dienos. Tik didžiausias Lietuvos laivų registre laivas „Venta“ prasidėjus krizei dvi savaites stovėjo be darbo, tačiau vėliau greitai pasivijo atsilikimą.

Argi tai nėra akivaizdus kompetentingos laivbos administracijos valdymo įrodymas?

„2001 metais LISCO buvo parduota už 46 mln. dolerių, o sąskaitose buvo 13 milijonų. Šiuo metu neparduosi nė už tiek, o viso to rezultatas – Lietuva praras stabilias pajamas „Sodrai“ ir valstybės iždui. Investuotojas gali išparduoti laivyną, o Lietuvos jūreiviai liks be darbo, valstybė – be savo laivyno. Laivininkystė neprāsia valstybės pagalbos – tik nori netrukdoma dirbtį, ir po metų ar dvejų vel dirbs pelningai“, – sako laivininkystės veteranas ir Lietuvos jūrininkų sajungos atstovas Algimantas Mikalajūnas.

Tai jau antrasis bandymas privatizuoti laivininkystę. Pirmasis prieš septynerius metus nepavyko.

Aukščiausią kainą, 30 mln. litų, už 66,66 procento akcijų pasiūlė Danijos kompanija „Trident Marine“. Tačiau tyrimo rezultatai parodė, kad kompanija, kurią sudarė tik du žmonės, tokią pinigų nė neturi. Be to, jos dukterinė įmonė, nuomavusi kelis LISCO laivus, liko skolingo įmonėi šimtus tūkstančių dolerių. Kai tokios „privatizacijos“ absurdžiumas tapo akivaizdus ir valstybei, 2004 metų rūgpjūti konkursą teko nutraukti.

Pasekmės Lietuvos vyriausybė bei Valstybės turto fondas jautė dar ilgai – danai tampė juos po teismus.

Pasak Lietuvos susisiekimo viceministro A.Štaro, bylinėjimasis su „Trident Marine“ tėsesi iki pat praėjusių metų rudens. Beje, tada V.Vismantas jėdėjo daug pastangų, kad įtikintų vyriausybę, jog potencialus investuotojas yra nemokus finansuoti ir verslo požiūriu. Akiavaizdu, kad jo atsistatydinių sukėlė baimę, jog laivyną žudanti privatizacija ši kartą, matyt, bus neišvengiamia.

Lietuvos ministras pirmininkas Andrius Kubilius po susitikimo su jūrine bendruomene nutarė sudaryti ekspertų grupę, kuri, ištysrusi situacią, turėtų pateikti savo išvadas dėl Lietuvos jūrų laivininkystės privatizavimo.



Baltijos uostų krova

Per 2010 m. sausio–kovo mėn. Baltijos uostų (Klaipėdos, Talino, Rygos, Ventspilio ir Liepojos) bendra krova sudarė 31 234,3 tūkst. tonų, t. y. 2,9 proc. daugiau negu per atitinkamą 2009 m. laikotarpį (kuomet buvo perkrauta 30 343,5 tūkst. t.). Didėjantys regiono krovos rodikliai rodo grįžtančius Rusijos krovinių srautus.

Krova Baltijos rytinės pakrantės uostuose, tūkst. t

Uostas	Apimtis	Pokytis, %
	01-03 2009	01-03 2010
Primorskas	19,243,4	18,732,5
Sankt Peterburgas	9,667,0	11,239,6
Talinas	7,592,4	8,481,2
Klaipėda	6,477,5	7,396,4
Ventspilis	7,842,0	7,208,0
Ryga	7,455,4	7,140,8
Kaliningradas	3,003,2	3,745,5
Ust Luga	1,832,4	2,378,9
Bütingė	2,103,8	1,708,2
Liepoja	976,2	1,007,9
		+3,2

Konteinerių krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, TEU

Uostas	Apimtis	Pokytis, %
	01-03 2009	01-03 2010
Sankt Peterburgas	282,260	394,206
Klaipėda	63,378	63,917
Ryga	45,631	51,044
Talinas	35,447	36,360
Kaliningradas	7,633	15,529
Ventspilis	60	0
Liepoja	154	0
		-100,0

Turku uosto (Suomija) krova

Krovinių vežimas	Kovas 2010	Kovas 2009	Pokytis, %	2010	2009	Pokytis, %
Iš viso	212,180	236,797	-10.40%	702,399	727,979	-3.51%
TEU	819	1,382	-40.75%	3,148	4,120	-23.59%
Keleiviai, vnt.	267,439	257,551	3.84%	754,842	805,038	-6.24%

Gdansko uosto (Lenkija) krova

	Sausis	Vasaris	Kovas	2010 (sausis-kovas)	2009 (sausis-kovas)
Iš viso	1,516,220	2,312,533	2,041,816	5,870,569	4,147,284
TEU	25,382	30,408	40,005	95,795	59,269
Keleiviai	8,195	5,859	7,585	21,639	19,097

TALINO uoste per pirmajį š.m. ketvirtį krauta 8 481,2 tūkst.t krovinių, t. y. 11,7 proc. arba 888,2 tūkst.t daugiau negu per atitinkamą 2009 m. laikotarpį. 67,5 proc. šio uosto krovos sudaro skystieji kroviniai.

RYGOS uosto krova 2010 m. sausio–kovo mėn., palyginti su atitinkamu 2009 m. laikotarpiu, sumažėjo 4,2 proc. – iš viso šiame uoste krauta 7 140,8 tūkst. t krovinių. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro anglys – 40,3 proc.



Svinouisce uostas.

VENTSPILIO uoste per 2010 m. sausio–kovo mėn. iš viso krauta 7 208 tūkst. t krovinių, o per atitinkamą 2009 m. laikotarpį – 7 842 tūkst. t, pokytis sudarė -8,1 proc. arba -634 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro anglys – 40,3 proc.

LIEPOJOS uoste per 2010 m. sausio–kovo mėn. iš viso krauta 1 008 tūkst. t krovinių, t. y. 3,3 proc. arba 32 tūkst. t daugiau negu per atitinkamą 2009 m. laikotarpį.

Klaipėdos uosto (Lietuva) krova

Krova pagal krovinių tipus, tonomis

Krovinių grupės	Apimtis	Pokytis, %
	01-03 2009	01-03 2010
Iš viso	6,477,460.7	7,410,904.6
Birieji ir suverstiniai kroviniai	2,076,255.1	2,758,257.8
Generaliniai kroviniai	1,748,737.4	2,259,441.3
Skystieji kroviniai	2,652,468.2	2,393,205.5
		-9.8

Klaipėdos uosto krovos augimo tempai didžiausi, palyginti su Baltijos uostais:

per pirmajį 2010 m. ketvirtį krovos augimas Klaipėdoje siekė net 14,4 proc. Vertinant ši svarbū rodiklį, Klaipėda turi realiausias galimybes aplenkti Talino uostą per likusius 9 šių metų mėnesius.

Per pirmajį 2010 m. ketvirtį Klaipėdos uoste krauta 7 410,9 tūkst. tonų krovinių, tai yra net 14,4 proc. daugiau negu per atitinkamą 2009 m. laikotarpį. Ypač džiugina augantys keleivių srautai: per minėtą laikotarpį uostas aptarnavo 43,5 tūkst. keleivių, t. y. 21,1 proc. daugiau negu per atitinkamą praėjusių metų laikotarpį.

Paruošė J. Klejevskaia
pagal VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir kitų
Baltijos uostų informaciją



Vienijasi Europos laivų statytojai



Lietuvos laivų statytojų ir
remontininkų asociacija

Balandžio pradžioje bendra 33 regioninių vyriausybų jungtinė deklaracija dėl Europos laivų statybos pramonės ateities buvo įteikta Europos Parlamento presidentui prof. Ježiui Buzekui (Jerzy Buzek), taip pat Europos Tarybos atstovams, Europos Komisijai ir regionų komiteto presidentui. Visi 33 regionai Europos laivų statybos pramonės ekonominę plėtrą mato kaip pagrindinį prioritetą artimiausiems dešimtmečiams ir išreiškia didelį susirūpinimą dėl problemų, susijusių su krizės poveikiu pasaulei laivų statybos pramonei.

Sektorius socialiniai partneriai aukštai įvertino šią iniciatyvą. Europos Bendrijos laivų statyklių asociacijų (CESA) generalinis sekretorius Reinhardas Lukenas (Reinhard Luken) sакė: „Europos Sajunga turi priimti skubų sprendimą dėl pagalbos visiems didžiausiems laivų statybos regionams. Tai daryti skatina ir priimta deklaracija. Mes nuoširdžiai tikime, kad ES institucijos greitai atsilięs į šį kvietimą. Mums reikia kardinalių sprendimų!“

Laivų statybos socialinio dialogo su Europos metalo apdirbėjų federacija (EMF) grupės pirmininkas Rudas van den Bergas (Ruud van den Berg) sакė: „Daugiau nei 60 milijonų žmonių pasisako už šioje jungtinėje deklaracijoje išreiškta jų regioninės valdžios poziciją. Krizės metu jau prarasta dešimtys tūkstančių darbo vietų. Tai – patrauklus aukštujų technologijų pramonės sektorius. Mes nenorime mokėti už Azijos nesąžiningą konkurenciją ar už bankų ir spekuliantų klaidas. Mes tikime Europa!“

Deklaracijos perdavimo metu išreiškta teigiamą ES institucijų poziciją ir aiški prezidento J. Buzeko parama teikia vilčių.

Šio sektoriaus socialiniai partneriai turi ilgalaikę tradiciją kartu siekti bendros politikos tikslų. Po sėkmingų metų, nuo „LeaderSHIP“ politikos pradžios, dabartinė pasaulinė krizė gali sukelti nepataisomą žalą Europos išskirtiniams laivų statybos pajėgumams. 2009 m. rugėjo mėn. aukšto lygio „LeaderSHIP“ susitikimo, kuriam pirmininkavo už pramonę atsakingas tuometis komisijos viceprezidentas Giunteris Verhaugenės (Günther Verheugen), siuloma veiksmų programa yra laikoma teisingu keliu į priekį, jei tik bus įgyvendinta nedelsiant. Pramonės poreikiai visų pirma yra nauji užsakymai, kurie garantuoja užimtumo trūkumą iki minimumo. Siekiant šio tikslą, ekologinės nuolaidos konцепcija dėl pasenusių, nesaugų ir taršių laivų Europos vandenye pakeitimą galėtų veiksmingai įveikti laikiną paklauso atotrukį. Laikinų užimtumo priemonių sukompaktavimas padėtų išvengti socialinės krizės ir išlaikyti kvalifikuotą darbo jėgą.



Klaipėdos uostas.

Įvairios Europos laivų statyklių sukurtos inovacinės formos, taipogi naujos vandenynų verslo rūšys su tankiu tiekimo ir paslaugų tinklu siūlo patrauklų augimo potencialą su sąlyga, kad bus užtikrintos lygiavertės veiklos sąlygos ir tinkama galimybė naudotis projekto finansavimu.

Briuselis, 2010 m. balandžio 8 d.

CESA, Europos Bendrijos laivų statyklių asociacija, tiesiogiai atstovauja daugiau nei 99 proc. ES laivų statybos produkcijos, kurią gamina, keičia paskirtį ir aptarnauja daugiau nei 300

laivų statyklių prekybos, karų laivuose ir kituose plaukiojančiuose objektuose. Europos laivų statyklos sukuria daugiau nei 100.000 tiesioginių darbo vietų aukštos kvalifikacijos darbo jėgai su metine 30 - 40 miliardų eurų apyvarta. CESA sudaro 16 ES nacionalinių asociacijų, Norvegija ir Kroatija. CESA narė yra ir Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijoja (LLSRA).

EMF yra institucija, kuri gina Europos metalo pramonės darbuotojų interesus. EMF turi metalo perdirbėjų profesinių sajungų išorinio atstovavimo ir koordinavimo įgaliojimus dalyvauti derybose Europos lygiu.



REGIONINIŲ VYRIAUSYBIŲ JUNGtinė deklaracija dėl EUROPOS LAIVŲ STATYBOS PRAMONĖS ATEITIES

Artimiausiais dešimtmečiais Europos laivų statybos pramonės ateitis yra ekonominės plėtros prioritetas pasirašantiems 33 regionams. Mes, kaip atsakingi mūsų regiono atstovai, kalbame daugiau nei 60 milijonų žmonių vardu.

1. Laivų statyba yra aukštųjų technologijų sektorius, suteikiantis tūkstančius aukštostos kvalifikacijos darbo vietų daugybei įrenginių tiekėjų laivų statykłų ir paslaugų įmonėse. Laivų statyba savo glaudžiu tinklu, išskaitant daugelį MVĮ bei neįkainojamą mokslinę kompetenciją, formuoja kertinių akmenų regioninėje jūrų sektoriaus grupėse. Mūsų regionuose laivų statyba yra svarbus sektorius žmonių gerovės lygiui kelti.

2. Laivų statyba smarkiai nukentėjo nuo ekonomikos krizės, pasaulinio struktūrinio disbalanso bei rinkos iškraipymų. Naujų laivų paklausa dramatiškai pradėjo mažėti nuo 2008 m. vasaros. Dėl ilgo gamybinio ciklo laivų statyba yra lėto ciklo pramonė. Paklausos poveikio užimtumui žlugimas bus jaučiamas su 18 mėnesių vėlavimu. 2009 m. pabaigoje laivų statykłų veikla nukentėjo vidutiniškai 20 proc. Šis skaičius ypač gali padidėti 2010 metais. Be naujų sutarčių iki 2010 m. vasaros, užimtumo krizė, kai pusei darbo vietų yra iškilusi grėsmė, gali būti neįšvengiama.

3. 2009 m. rugsėjo mėn. „LeaderSHIP“ aukšto lygio susitikimo, kuriam pirmininkavo komisijos viceprezidentas G. Verhaegenas (G.Verheugen), metu pasiūlytos skubią veiksmų priemonės ryžtingai neutralizuoti padarytą žalą šiai pramonės šakai dėl neįvykdytų planų. Tvirtai remiame siūlomų veiksmų programą, išskaitant laivyno investicijų skatinimą, finansavimo šaltinius, vienodas sąlygas ir mokslinių tyrimų plėtrą bei novatoriškas pastangas.

4. Europos institucijos yra raginamos nedelsiant sukurti tinkamas sąlygas kritiškos padėties programai, generuojančiai užsakymus rinkoms, kurioms reikia naujų, saugių ir švarių laivų. Tikslinė laivyno atnaujinimo programa

turėtų paskatinti regionines investicijas ir pramonės veiklą, gerinti infrastruktūrą, gerokai sumažinti pavojingų teršalų, išmetamų iš laivų, kiekį ir taip prisidėti prie švarios aplinkos puoselėjimo.

5. Laivų statyba buvo ir bus nuolat auganti bei tobulėjanti rinka. Europos laivų statybos sėkmingai išsvystė nuo imlios darbui iki intensyvios techninių žinių pramonės. Nors standartinių tipų laivų paklausa išliks silpnai kelerius metus, tačiau yra numatyta naujų rinkų Europos laivų statykloms. Tai visų pirmą naujo dizaino, nedidelės emisijos laivai, vandenynų ofšorinių pagalbiniai laivai, su vandenyno energija susijusi įranga ir kitos ypač specializuotos jūrinio verslo sritys. Be to, nusistovėjės rinkos augimas, kaip antai kruizinių laivų pramonei, ir toliau vystysis teigiamai.

6. Laivų statybos savo ruožtu imasi visų reikiamų priemonių prisitaikyti prie pasikeitusios verslo aplinkos. Siūloma pagalba Europos pramonei siekia sujungti laikiną paklausos atotrūkį ir pagerinti pagrindines sąlygas, finansuoti technologiskai pažangias ir konkurencingas įmones. Šios priemonės nera bandymas atidėti struktūrinius pokyčius. Jos kaip tik suteiks galimybes šiam ateityje augsiančiam pramonės sektoriui sėkmingai įveikti sunkumus, atsirandančius dėl iškraipytose pasaulinės rinkos sąlygų.

7. ES turi pademonstruoti savo gebėjimą veiksmingai spręsti laivų statybos sektoriaus problemas. Siekdami šio tikslą, mes prašome Europos Komisijos ir valstybių narių imtis visų būtinų sprendimų bei priemonių skubiai igyvendinti „LeaderSHIP“ pasiūlymus. Mes tikimės, kad Europos institucijos prisiims visišką atsakomybę šioje srityje.

Briuselis, 2010 m. balandžio 8 d.

Pasirašiusieji:

Eva M. Vazquez Sanchez, Andaluzijos pramonės, energetikos ir kalnakasybos generalinė direktoriė
Graciano Torre González, Astūrijos kunigaikštystės gubernatorius

Bernabé Unda Barturen, Baskų vyriausybės pramonės, inovacijų, prekybos ir turizmo ministras

Emil Dichev, Beloslavos municipaliteto meras

Aurel Gabriel Simionescu, Braila miesto meras

Martin Günthner, laisvojo Hanzos Bršmeno miesto ekonomikos reikalų ir uostų ministras

Dimitar Nikolov, Burgos miesto meras

S. Galema, Friesland provincijos vykdomosios tarybos narys

Renzo Tondo, Friuli Venezia Giulia regiono autonomijos prezidentas

Dimitru Nicolae, Galați meras

Ángel Bernardo Tahoces, Galicijos pramonės, energetikos ir kalnakasybos generalinis direktorius

J. C. Gerritsen, Groningen provincijos vykdomosios tarybos narys

Axel Gedaschko, laisvojo Hanzos Hamburgo miesto ekonomikos ir darbo reikalų senatorius

Ivan Jakovčić, Istrija regiono prezidentas

Arūnas Burškaš, Klaipėdos apskrities viršininkas

Claudio Burlando, Liguria regiono prezidentas

Gian Mario Spacca, Marche regiono prezidentas

Jürgen Seidel, Mecklenburg-Vorpommern ekonomikos, darbo ir turizmo ministras

Jörg Bode, Žemutinės Saksonijos ekonomikos, darbo ir transporto ministras

Constantin Adrian Bragaru, Orsova meras

Mieczysław Struk, Primorsko-Goranska apskrities Pomorskie Voivodeship maršallas

Bojidar Jotov, La Carene prezidentas, Saint-Nazaire meras

Jost de Jager, Šležvigo-Holsteino mokslo, ekonomikos reikalų ir transporto ministras

Constantin Hogea, Tulcea meras

Mikko Pukkinen, Turku miesto meras

M. Wiersma, Zelandijos provincijos vykdomosios tarybos narys

J.W.Asje van Dijk, Zuid-Olandijos provincijos vykdomosios tarybos narys



Kodėl Edinburgo taksistai meluoja?

Milda Manomaitytė

„airail NEWS“ redaktorė

„Twitter“, „facebook“, virtualūs bilietai ir mobilieji prietaisai – šie žodžiai sklandė „airail EVENTS“ pirmosios konferencijos „Keleivių srautų auginimo ir išlaikymo strategijos oro uostų geležinkeliuose“, kovo 18 dieną vykusios Edinburge, Škotijoje, dalyvių lūpose.

Jau veikiančių bei dar statomų oro uostų geležinkelį vadovai, oro uostų bei oro linijų atstovai diskutavo apie rinkodaros strategijas ir keleivių aptarnavimo naujoves.

Pietų Afrikos keleivinio geležinkelio projektas „Gautrain“ priklausė dalyvių dėmesių savo moderniui požiūriui į rinkodarą per socialinius tinklalapius „tweet-up“ susitikimai, arba „susityvkinimai“, ir „facebook“ inimai.

Tikriausiai jūs taip pat niekada negirdėjote tokio termino kaip „tweet-up“ arba „susityvkinimas“?

Trumpai tariant, tai yra socialinių tinklalapių draugų susitikimai, kuo met jūs per „twitter“ ar „facebook“ išsiunčiate kvietimą visiems gerbėjams ir draugams bei susitarėti susitikti ir kažką kartu nuveikti. Ir kol tai darote, savo mobiliaisiais telefonais siunčiate „tweet-us“ (tarti „tvytus“) į platujį internetą.

Kaip taré, taip „Gautrain“ ir padarė – maždaug du šimtai „twitter“ ir „facebook“ projekto draugu buvo pakviesti apžiūrėti naujuosius traukinius ir susipažinti su projekto detalėmis. Kampanijai buvo suteiktas „tweetupnails“ („susityvkinimas prie traukinių“) vardas ir iki šiol jis išliko didžiausias „susityvkinimas“ Pietų Afrikoje.

Šimtai žmonių turėjo unikalią galimybę pamatyti aukšinius „Gautrain“ traukinius ir jiems siunčiant žinutes per mobiliaisias „twitter“ aplikacijas, kovo 13-osios ryta „tweetupnails“ tapo populiausia tema „twicsy“ – „twitter“ nuotraukų tinklalapyje.

„Šalyje, kur dažniausiai vyrauja negatyvus pozicijas, yra tiesiog fantastiška kartas nuo karto būti malonai išverstam iš kėdės kažko, ką sukūrė vyriausybė žmonėms. Toks ir buvo mūsų potyris „Gautrain“ susitikime“, - rašė vienas laimingas interneto „bloggeris“.

Didžiosios Britanijos oro linijų kompanijos „easyJet“ generalinio direktoriaus Polo Simonso (Paul Simmons) pranešimas taip pat susilaukė didžiulio konferencijos dalyvių susidomėjimo.

„easyJet“ didžiausia Jungtinės Karalystės oro linijų bendrovė bei ketvirta pagal dydį Europoje, neseniai atidare 500-ają skrydžių kryptį.

„Tad kodėl mums rūpi traukiniai?“ - klausė Polas konferencijos dalyviai. „Todėl, kad keleiviams labiausiai įstringa pirmasis ir pa-skutinysis kelionės pusvalandis, tad nuostabi kelionė oro linijomis gali būti visiškai sužlugdyta nevykusios patirties geležinkelio. Mums labai svarbu „Gatwick Express“ traukinio kokybę, juk tuo keliauja daug mūsų klientų“, - įsitikinės P. Simonsas.

Pasak jo, „easyJet“ remia „Gatwick Express“, kad kompanija išliktų tiesioginė traukinio jungtis be tarpinių stotelii.

„Gatwick Express“ turi išlikti tiesioginę, aukštos klasės geležinkelio jungtis tarp oro uosto ir Londono, be jokių tarpinių stotelii. Keleiviai



nusipelnė kokybės už kainą, o „stojantis“ ekspresas sumenkintų kelionės patirtį ir sumažintų kainas“, - sakė „easyJet“ generalinis direktorius Jungtinei Karalystei.

Pasakojo, „Stansted Express“ laukia panašūs iššūkiai: „Stanstedo oro uostas yra vienas pirmajanių Europoje tarp traukiniaių į jį atvykstančių keleivių – 26 proc. Traukinių stotis yra integruota į oro uostą tiesiai po atvykimo terminalu, tad su tokiu patogiu susiekimu Stanstedas yra tiesiogiai pasiekiamas iš Londono finansinio centro bei viešbučių komplekso „Totenhame“ per 45 minutes. Šis oro uosto ekspresas turi viską, kad būtų puikus, tačiau... yra šiek tiek „sumautas“, - sakė P. Simonsas.

„Daugiau nei 30 metų senumo traukiniai, susidėvėjusios, suplyšusios, sulūžusios bei nešvarios sėdynės, nenuoseklus prekinio ženklo pateikimas bei klientų aptarnavimo nébevimas – šis ekspresas yra nuolat minimas kaip prasčiausios kokybės susiekimo būdas su Stanstedo oro uostu, - Polas nerodė jokio galiessio „Stansted Express“ traukiniai. - Didžiosios Britanijos transporto departamentas paskelbė, kad nuo 2011 metų gegužės iki 2011 metų gruodžio šiam oro uosto ekspresui bus pristatyti nauji traukiniai, tačiau dėl įvairių politinių priežasčių dalis šių naujų traukiniai nukeliaus į kitas keleivių pervežimo geležinkeliais linijas. Visa tai prives prie to paties nenuoseklaus paslaugų lygio, o ne prie aukštos klasės oro uosto ekspreso, kuris skatinė oro uosto ir visos šalies ekonomiką.“

P. Simonsas savo pranešimą baigė kvietimu oro uostams ir geležinkeliams daugiau bendrauti su oro

linijomis.

Kai kurie konferencijos dalyviai klausė, kodėl pirmajai „airail EVENTS“ konferencijai buvo pasirinktas Edinburgas.

Maikas Konelis (Mike Connelly), kompanijos, kuri vykdė Edinburgo tramvajaus projekta, spaudos bei ryšių su visuomenė direktorius, po savo pranešimo nepaliko jokių abejonių.

„Edinburgo tramvajus yra svarbiausias regiono projektas, kuris sukūrė tris šimtus tiesioginių ir šešis šimtus netiesioginių darbo vietų. Edinburgo ekonomika ir toliau augs, bus sukurta daugiau darbo vietų, vis daugiau ir daugiau žmonių keliaus, tad be tramvajaus miesto keliai tiesiog užsikimš. Tramvajus sujetungs svarbiausius vystymosi regionus visame mieste – Vakarų Edinburgą su miesto centru. Mes jau dabar matome naujus igyvendinamus projektus palei tramvajaus liniją, - su Edinburgo tramvajaus projektu konferencijos dalyvių su pažindino Maikas.

Edinburgo tramvajus sujetungs oro uostą su miesto centru. Traukiniai kursuos kas penkias minutes, o kelionė nuo oro uosto iki miesto truko dvidešimt minučių. Per valandą tramvajus galės vežti 6 tūkst. keleivių. Pasak M. Konelio, tramvajaus sistema bus visiškai integruota su autobusais – jie dalinsis vienu tvarkaraščiu, vienu bilietu ir viena kaina.

Konferencijos vedėjas CNN pranešėjas Adrianas Finiganas (Adrian Finighan) paklausė Maiko apie šalyje sklandančius gandus, kad tramvajus visai nestos šalia oro uosto, o keliis šimtus metrus nuo jo.

„Tai taksistų sukurtas mitas! Edinburgo tramvajus stos tiesiai

prieš oro uosto atvykimo salės duris“, - konferencijos dalyvius užtikrino Maikas.

Ir jis teisus. Nei Edinburgo taksištais, nei tie, kurie renka pajamas iš mašinų stovėjimo aikštelių, tikrai nemégsta specializuotų oro uosto traukinį. „Nauja lengvojo traukinių linija iš Vankuverio oro uosto į miesto centrą „Canada Line“ keleiviai suteikia kainos pasirinkimą – važiuojant į oro uostą taksi kelionė kainuotą apie 30 dolerių, o norėdamas palikti nuosavą transportą mašinų stovėjimo aikštéléje turėtum pakloti po 23 dolerius už parą. Su „Canada Line“ iki oro uosto galima nukeliauti už 3,75 dolerio. Tiesą sakant, didžiausią įtaką oro uostui ši nauja linija padarė dramatiškai sumažindama stovėjimo aikštelių pelną. Mūsų duomenimis, praradome maždaug tris milijonus dolerių, - sakė Deividas Harknessas (David Harkness), Vankuverio tarptautinio oro uosto parkavimo ir transporto direktorius.

„Canada Line“ yra pirmoji geležinkelio ir oro uosto jungtis Kanadoje, automatinė tranzito sistema, jungianti Vankuverio miesto centrą su Ričmondu ir Vankuverio tarptautiniu oro uostu.

Linija pradėjo veikti praejusių metų rugpjūčio 17 dieną, trim mėnesiais anksčiau nei buvo numatyta.

„Jau pačią pirmąją dieną „Canada Line“ pranoko keleivių srautų prognozes – dabar mes kasdien vežame apie 100 tūkst. keleivių, - sakė Markas Devlinas (Marc Devlin), „Protrans BC“, bendrovės, valdancios liniją, viceprezidentas.

„Labai daug dėmesio skiriame klientų aptarnavimo kokybei –

kiekviename traukinys bei stotis turi dedikuotą ir specialiai apmokytą aptarnaujančią personalą.“

Konferencijos dalyviai, žinoma, smalsavo apie neseniai praejusias Vankuverio žiemos olimpines žaidynes ir kaip naujoji linija atlaikė milijoninius žmonių srautus.

„Tam, kad pasiruošume traukių darbui per olimpines žaidynes, mes labai atidžiai studijavome kalėdinės savaitės keleivių srautus ir stengėmės nustatyti numatomus pikus bei galincias iškilti problemas. Vasario 12-28 dienomis, 2010-ųjų Vankuverio žiemos olimpių žaidynių metu, i pajėgas įtraukėme pilną traukinų bei aptarnaujančio personalo sąstatą. Vidutiniškai per dieną veždavome 228 tūkst. keleivių, o bendra žaidynių savaitės statistika siekė 3 881 986 keleivių. O vieną dieną, kai buvo daugiausia keleivių, „Canada Line“ veikė visą parą, - sakė Markas.

Tai tik kelios akimirkos iš pirmosios „airail EVENTS“ konferencijos Edinburge. Konferencijos vaizdo medžiagą galite pasižiūrėti „airail NEWS“ svetainėje adresu www.airailnews.com. ■

Konferencijos faktai

- 80 proc. dalyvių nurodė, kad norėtų dalyvauti kitoje „airail EVENTS“ konferencijoje.
- Vidutiniškas pranešimų vertinimas buvo 3,8 balo iš 5 galimų.
- 70 proc. dalyvių rinktysi dviejų dienų renginj.
- Mažiausiai 7 naujos sutartys yra aptariamos kaip tiesioginis „airail EVENTS“ konferencijos Edinburge rezultatas.





Ar taps Baltija konteineriu gabenimo centru?

Julija Klejevskaja

Lenkijos uostamiestyje Gdanske įvykusioje ketvirtuojuoje tarptautinėje konferencijoje „Baltic Container 2010“ dalyvavo 130 Baltijos jūros regiono transporto verslo atstovų.

Per dvi dienas konferencijos dalyviai turėjo galimybę išklausyti nemažai pranešimų, dalyvauti įdomiose diskusijose, akivaizdžiai susipažinti su Gdansko miesto plėtros planais ir uosto infrastruktūros vystymo perspektyvomis bei pamatyti, kaip veikia vienas iš konteinerių terminalų.



Konferenciją atidariusi Lenkijos infrastruktūros ministerijos valstybės sekretorė Ana Vypych - Namiotko (Anna Wypych-Namiotko) pabrėžė renginių plėtros ir vystymo perspektyvų svarbą jūrų laivybos transporту. Ji taip pat atkreipė dėmesį į pokyčius, įvykusius Gdansko uoste.

Martina Fontanet, Europos jūrų uostų organizacijos politikos patarėja, konstatavo, kad prie naujos investicijų raios krypties nemažai prisideda Europos Sąjungos politikos pažanga, jos uostų vystymo strategija ir dėmesys aplinkos apsaugai.

Konferencijoje daug dėmesio buvo skirta uostų tarpusavio bendradarbiavimui, Europos ir Baltijos jūros regiono bei pasaulio konteinerių verslo komerciniams projektams.

Plenarinėse sesijose pranešėjai aptarė klausimus, susijusius su konteinerių gabenimo, konteinerių srauto optimizavimo tendencijomis ir plėtros perspektyvomis, prisitaikant prie pasaulinių ekonomikos sąlygų. Diskusijų sesijoje nagrinėtos Baltijos jūros, kaip konteinerių verslo centro, panaudojimo vizijos, konteinerinės laivybos bei logistikos dalyvių ateities perspektyvos. Pasaulinėje rinkoje jūrų konteinerių gabenimas, palyginti su ankstesniais metais, gerokai sumažėjo ir 2009 m. siekė 120 mln. TEU. Iš Europos į Šiaurės Ameriką buvo gabenama iki 28,7 proc. mažiau konteinerių (3,07 mln. TEU) nei 2008 metais. Į Europą buvo gabenama 19,8 proc. (2,33 mln. TEU) mažiau.

Nepaisant sumažėjusio konteinerių srauto į Europą, šis srautas padidėjo Azijos kryptimi. Tai reiškia, kad

į ateitį galima žvelgti optimistiškai.

2010 metų sausio pradžioje į Gdanską aplaukė okeaninis konteinerių laivas „Maersk Taikung“. Tai labai svarbus įvykis Baltijos jūros rinkai. Klaipėda bei Talinas taip pat pretenduojaapti uostais, į kuriuos iplauktų transokeaniniai konteinervežiai. „Dabar svarbiausia yra padidinti konteinerių perkrovimų skaičių. Jei to padaryti nepavyks, tuomet nė nebeverta kalbėti apie Baltijos jūros uostus kaip konteinerių krovos centrą“, - sakė Bjarnė Matysenas (Bjarne Mathiesen), Aarhuso uosto direktorius. Jo manymu, centras galėtų būti sukurtas bet kur, net saloje. Svarbiausia, kad jį galėtų pasiekti transokeaniniai laivai. Savo ruožtu Erikas Ringma (Erik Ringmaa), Talino uosto atstovas, pabrėžė, kad esai savo uostą mato ne tik kaip konteinerių centrą, bet kaip jūrų vartus tarp Europos ir Rusijos. Jiems svarbiausias yra Rusijos tranzitas.

Konferencijos dalyviai aptarė aktualius Baltijos jūros regiono transporto rinkos uždavinius, kuriuos teks spręsti per artimiausius penkerius metus. Buvo pabrėžta, kad akivaizdu, jog trūksta bendros vizijos bei siekio bendradarbiauti. Teigiamas dalykas yra tai, kad rinkoje buvo užfiksuoti šiokie tokie ekonomikos atsigavimo požymiai.

Ateinančiais metais įvyks penktoji „Baltic Container“ konferencija, kuri, pasak organizatorų - bendrovės „Actia Conferences“, besispecializuojančios organizuoti prestižinius tarptautinius transporto renginius, aprėps daugiau aktualių klausimų. ■



Klaipėdos uostas puoselėja ambicingus plėtros planus

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas per metus gali krauti daugiau nei 40 mln. t krovinių. Uosto direkcija puoselėja planus, kaip maksimaliai išnaudoti ir išplėsti uosto galimybes. Šio valstybinės reikšmės objekto įtaka mūsų šalai – ypač didelė. Klaipėdos uosto veikla sukuria 4,5 proc. viso Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Planuojamos uosto pajamos 2010 m. sudarys apie 80 mln. euru, iš jų apie 60 mln. euru šiemet ketinama skirti investicijoms.

Apie svarbiausių projektus ir ateities perspektyvas kalbamės su Uosto direkcijos generaliniu direktoriumi Eugenijumi GENTVILU.

- Didžiulė Klaipėdos uosto reikšmė Lietuvos ekonomikai yra akivaizdi. Tačiau ar visi uosto pajęgumai jau yra išnaudoti?

- Uosto pajęgumai yra riboti. 2009 m. Klaipėdos uoste buvo krauta 27,87 mln. t krovinių, o galima būtų krauti per 40 mln. t. Nuolat modernizuojama uosto infrastruktūra išplečia ir uosto galimybes – pastatyta naujų šiuolaikiškų konteinerių, skystų trąšų terminalų, veikia naftos, metalo, birių ir supakuotų trąšų krovos terminalai. Naudojama moderni krovos technika ir technologija. Uoste gerai išvystytas automobilių kelių, geležinkelio tinklas. Sukurta palanki uosto rinkliavų sistema.

- Kokias būdais galima išplėsti uosto galimybes?

- Visa dabartinio uosto teritorija istoriškai išsidėsčiusi miesto kaimynystėje, intensyviai naujodama krovos darbams, todėl čia esančių terminalų ir sandelių nebegalima plėsti dėl riboto uosto teritorijos ploto. Klaipėdos uosto plėtrai reikalinos naujos teritorijos, didesni gyliai, platenis laivybos kanalus.

Dar 2004 m. Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra parengė studiją apie galimus plėtros variantus. Remiantis šios agentūros rekomendacijomis, naujas 17–17,5 m natūralaus gylio uostas turėtų būti statomas į šiaurę nuo uosto iplaukos: 350 m nuo kranto jūroje būtų suformuota dirbtinė 1,5 km ilgio ir 700 m pločio sala, kurią su dabar veikiančiu uostu jungtų geležinkeliai ir automobilių keliai. Planuojama, kad pirmasis terminalas giliavandeniui uosto sajoe turėtų pradėti veikti apie 2020 m.

- Uosto vadovybė didelį dėmesį skiria investicijoms. Kokie yra svarbiausi investiciniai projektais šiandien?

- Didėjant krovinių kiekiams, būtina tekti pildomas jų sandėliavimo, pakavimo, rūšiavimo, žymėjimo ir kitas paslaugas. Šiemis tikslams realizuoti Klaipėdoje numatoma kurti stambų ir modernų logistikos centrą.

Kasmet į Klaipėdą vis daugiau turistų atvyksta keleiviniuose keltais ir kruiziniais laivais, todėl centrinėje uosto dalyje pradedamas statyti Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas.

Kiekvienam uostui ne mažiau svarbu pasirūpinti saugia ir tinkama jachtų, katerių, valčių ir kitų mažųjų laivų švartavimosi vieta bei navigacija. Todėl mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukos statyba – svarbus žingsnis šiemis tikslams igyvendinti.

Pirmauosis šių darbų vaisius turėtume skininti jau 2011 m. Projektais vykdomi panaudojant uostą, valstybės ir ES lėšas.

Taip pat 2010 metais pradedame užteršto grunto šalinimo ir pirminio valymo programą.

- Uoste igyvendintas vienas iš ambicingų projekty – „Vikingas“. Papasakokite plačiau apie šį sėkmingesį projektą.

- Ypač sėkminges intermodalinis ir puikus gero bendradarbiavimo tarp Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos geležinkelio kompanijų ir Klaipėdos, Odesos, Iljičiovsko (Ukraina) uostų projektas – konteinerinis-kontreilerinis traukinys „Vikingas“.

Keltais ir konteineriniuose laivais į Klaipėdą iš Skandinavijos ar Europos atplukdyti konteineriai, pusrièrekabės ir treileriai į Baltarusiją ir Ukrainą gabename traukiniu „Vikingas“. Krovinių gabemimas šiuo traukiniu yra greitesnis, pigesnis, ekologiškesnis ir saugesnis, palyginti su gabenumu autotransportu.

- Kokios, jūsų manymu, yra prioritetenės ir labiausiai perspektyvios rinkos?

- 2009 m. Klaipėdos uoste krauti krovinių gabenanti į daugiau nei 60 pasaulio šalių. Tarptautinio bendradarbiavimo perspektyvoje yra svarbu testi prekybinių ryšių plėtojimą tarp Europos ir Pietryčių Azijos valstybių: Kinijos, Vietnamo, Indijos.

Praėjusiais metais dalyvavau pasauliniam laivybos kompanijų vadovų forume *World Shipping (China) Summit 2009* ir pristāčiau Klaipėdos uosto potencialą. Renginys buvo skirtas susipažinti su pasaulyje laivybos būkle, iškiliusioms



problemomis bei jų sprendimais. Analizuotos problemos, susijusios su krovinių stoka ekonominio sunkmečio periodu, „žaliosios“ laivybos plėtros galimybės. Viena forumo sesija buvo skirta susipažinti su Baltijos regionu, tačiau pripratyti tik 2 uostai – vienas iš jų Klaipėda. Akiavaizdu, kad Kinija mato šio regiono potencialą krovinių tranzitui sausuma.

- Palyginti nesenai vadovaujate uostui, tačiau jau perpratote šio didžiulio ūkio subjekto subtilybes. Apibūdinkite svarbiausius uosto pranašumus.

- Klaipėdos giliavandenis uostas – lyderis pagal krovinių apimtis tarp ryčių Baltijos uostų, nuolat reaguojantis į rinkos pokyčius, apdorojantis įvairių rūsių krovinius specializuotose terminaluose, taikantis lanksčią kainodarą ir aukščiausios kokybės paslaugas, veikiantis 24 valandas per parą ir neužšalantis net per didžiausius šalčius.

Uostas, būdamas dviejų tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS, Azijos regiono šalių ir ES bei kitų rinkų. Iš čia trumpliausiai atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Ryčių šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus.

Taip pat didelį pranašumą mums suteikia diversifikuotas krovinių srautas – tai leidžia atremti rinkos pokyčius ir syvavimus. Labai svarbus yra ir technologinis krovos kompanijų pasiruošimas. Paminėtinos ir didžiulės ne tik Uosto direkcijos, bet ir Klaipėdos uosto įmonių investicijos į infrastruktūrą, terminalus, atitinkamą rinkodaros veikla. Uosto krovos kompanijos kasmet įveda į eksploataciją po 1 ar 2 naujus terminalus, o tai, žinoma, tik didina mūsų uosto patrauklumą ir potencialą.

Tai pat verta paminėti, kad Klaipėdos uoste yra taikoma lankstai rinkliavų politika. Šiaisiai metais įsigaliojo nauja rinkliavų taikymo taisyklų sistema, sudaranti palankesnes sąlygas į uostą atplaukiantiems kruiziniams, linijiniams bei trampiniams (neturintiems nustatyto tvarkaraščio) laivams.

- Ačiū už pokalbi.

Kalbėjosi Marija Gedaitė



KLASCO tobulinia terminalus

Vida Bortelienė

Didžiausia Lietuvos stividorinių darbų įmonė Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO) per sunkmetį patyrė, kad privačių ir valstybės investicijų sukurtą moderni uosto struktūrą yra saugi užuovėja nuo nepalankių rinkos vėjų. Miesto visuomenės pasitikėjimas uosto veikla dar labiau sustiprėjo matant, kad kitos pramonės rūšys panašaus atsparumo nerodo ir atsigauna sunkiai.

Tarptautinė prekyba atsigauna

Pasaulinių reiškinių rezonansas į uostą atsirito ankstiau nei tai pajuto šalies gyventojai – 2008 metų vasarą. Tačiau atvirkštinis, tarptautinės prekybos atsigavimo, procesas šiemet taip pat išryškėjo pirmiau negu buvo sulaukta šalies pramonės ir vienos gaminių eksporto pagyvėjimo. KLASCO jūrų perkėlos terminalas, kuriuo naudojasi Lietuvos ir užsienio ro-ro krovinių vežėjai ir keleiviai, nuo 2009 metų pabaigos sulig kiekvienu mėnesiu sulaukia vis daugiau autotransporto technikos, didėja terminalo apyvartos tonužas. Šių metų kovo mėnesį ro-ro terminale pasiekta pastarojo dešimtmečio mėnesinės krovos rekordas. Kartu su partneriais svarstoma apie naujos linijos atidarymą. Šiuo metu iš Klaipėdos galima persikelti į Vokietijos Zasnicą ir Kylio uostus bei Karlshamną Švedijoje.

Tačiau per tuos metus, kai darbo sumažėjo ne tik jūrų perkėloje, bet ir trąšų bei generalinių krovinių terminaluose, prastėjanti ekonominių situaciją sukėlė socialinių bei organizacinių pokyčių. Bet suvaldytas nuosmukis 2009 metais atskleidė veiklos efektyvumą – pavyo išlaikyti tokį krovinių kiekį, kuris, sumazinus sąnaudas ir atsisakius negamybinių išlaidų, leido dirbtį pelningai. Todėl įmonė siekia sugrįžti į ankstesnį – 9,6 mln. tonų – apyvartos lygi, kurį pasiekti tikimasi išplėtus būrių krovinių (trąšų ir grūdų) terminalus. Iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos taip pat laukama adekvacių investicinių priemonių gilio parametrams prie krantinių pasiekti.

Pirmieji 2010 metų mėnesiai atskleidė, kad kai kurių krovinių rūšių, palyginti su ankstesnių metų žiemos laikotarpiais, KLASCO padaugėjo. Nors kol kas sunkiai įžvelgiami antrojo pusmečio tempos, kadangi trąšų rinka vis dar nėra stabili, prognozuojama, kad pirmuoju du ketvirčių krovos planus įgyvendinti pavyks.

Nestovėjo, tik svarstė

Per privačios KLASCO veiklos dešimtmetį, kuris pažymėtas 2009 metų vasarą, du modernizavimo darbų penkmečius, terminalų statyboms ir technologijoms buvo iš-

leista apie 200 mln. Lt. Taip buvo pasiekta tikslas integruoti KLASCO į Europos Sąjungos uostų tinklą. Tačiau iš anksto rengta trečiojo penkmečio programa, atspindinti naujų krovinių terminalų statybas, energetinių poreikių tenkinimą ir gamybos valdymo tobulinimą, buvo pristabdyta siekiant ivertinti partnerių planus bei paslaugų poreikių rinkoje. Nekeista tik laivyno atnaujinimo programa, susijusi su ypač stipria užsienio vilkikų kompanijų konkurencija. Bendrovė dar iki sunkmečio buvo užsakiusi statyti Rusijos laivų statykloje „Pella“ du galingus uosto vilkikus, o tai buvo brangus pirkinyς, kainavęs 35 mln. Lt. Praktika parodė, kad sprendimas ekonomiškai nestabiliu laiku įsigytu vilkikus pasiteisino. Iš Klaipėdos uostą iplaukiant vis didesniams „Panamax“ laivų kiekiui, 2009 metais KLASCO paslaugų dalis uoste pastebimai išaugo.

„Dvejus metus bendrovė buvo pristabdžiusi statybos programas, bet visi projektavimo darbai vyko, nors ir neskubant. Pernai buvo parengtas pietinės uosto dalies teritorijos, prie Jūrų perkėlos terminalo, detalusis planas, o iš krovinių nomenklatūros pobūdžio išskristalizavo šiaurinės uosto dalies panaudojimo sprendiniai. Šiemet projektuojami konkretūs terminalai ir iki metų pabaigos bus pradėta jų statyba. 2010-2011 metais šiau-





rinėje dalyje investicijoms skirta 20 mln. Lt", – teigia koncerno „Achemos grupe“ prezidentas ir KLASCO valdybos pirmininkas dr. Bronislovas Lubys.

Pirmausia, pasak jo, bus siekiamas užtikrinti tą krovinių geresnį pralaidumą, kurie turi nuolatinę, nors ir svyruojančią, paklausa rinkoje, o jų srautas ateityje gali augti. Todėl statoma keletas silosų (apie 60 tūkst. tonų bendros talpos) grūdinėms kultūroms, bus įrengtos svarstyklės. Birų trąšų terminalas taip pat bus išplėstas 80 tūkst. t talpos sandeliu, naujomis krovos linijomis. Ir visa tai sutipis ten, kur prieš dešimtmetį atrodė, kad uoste naujiems statiniams visai nėra vietas.

Tikisi tranzito iš Rusijos

KLASCO valdybos pirmininko teigimu, trąšų terminalas plečiamas todėl, kad baltarusiai numatę didinti kalio trąšų gamybą ir norėtų per Klaipėdos uostą eksportuoti daugiau – iki 5 mln. tonų. Be to, galimybę gabenti birias trąšas, o jų būna 5 ar daugiau rūšių, nuolat domisi ir Rusijos krovinių siuntėjai. O dabartinio terminalo projektinis pralaidumas – tik 2 mln. tonų.

Grūdų terminalas buvo naujojamas tik Lietuvos grūdų eksportui, jo apyvartos, apie milijoną tonų per metus, neleido didinti daugybę rūsių, dažnai gabenant nedideliais kiekiais. O KLASCO kupoliniai sandeliai vienu metu gali talpinti po 20 tūkst. tonų vienos rūšies grūdų – iš viso 60

tūkst. tonų. Atsiradus prekyboje įvairių grūdinių kultūrų, tenkinti terminalo klientų prašymus tapo sudėtinga. Kad tokia padėtis nesištętų, dar šiemet bus statomi keli skirtingo talpumo sandeliai – silosai, kad KLASCO rinktusi visi grūdų eksportuotojai. Uostininkų žiniomis, kelio į rinką savo produkcijai nuolat ieško Rusijos grūdininkai, todėl padvigubinus sandeliavimo plotus atsirastą vietas ir rusiškiems grūdams. O kraninės gylis leidžia krauti daugiau kaip 60 tūkst. tonų talpos laivus.

Kadangi grūdų terminalo plėtra, kaip ir birų trąšų komplekso, padidinta rinkos situacijos, KLASCO vadovybė pažymi, kad šiu objektų kreditavimo klausimas finansinėse užsienio institucijose sutiktas palankiai.

KLASCO kylant į naujas verslo aukštumas, pasak B. Lubio, reikia ne tik sandelių, bet ir kanalo gylio, kad Klaipėdos uoste galėtų būti kraunami pilni 80 tūkst. tonų talpos laivai, kurie plukdo trąšas į Kiniją. Tikimasi, kad pernai dėl rangovų problemų ištrigusi techninė gylio parametrų užduotis bus išspręsta iki vasaros vidurio.

„Siekiant globalaus rezultato ekonominiams projektams reikia turėti partnerių“, – išsiokinės B. Lubys, turintis didelės patirties organizuojant lietuviškų trąšų pardavimą per Europos uostus. KLASCO veiklai šiuo metu taip pat ieškoma patikimų verslo partnerių – krovinių siuntėjų, kurie būtų pasirengę bendradarbiauti ir užtikrinti stabilų krovinių srautą ne tik grūdų bei trąšų terminalams, bet ir kitiems, kurių projektai vis dar tobulinami popieriuje. ■

Lietuvos jūrų muziejus – poilsio, pramogų ir edukacijos centras

Nika Puteikienė

Ryšių su visuomene skyriaus vedėja



Labiausiai lankomas Baltijos šalių muziejus – Lietuvos jūrų muziejus – pradėjo 31-ąjį sezoną.

Čia vyksta įspūdingi edukaciniai užsiėmimai, kurių metu susipažintama su laivybos istorija ir jūrų gelmių pasauly. Tai atispindi daugelyje muziejaus renginių.

Gegužės 12 dieną bus minima Tarptautinė Baltijos jūros delfino – jūros kiaulės diena.

Gegužės 14 dieną – atvirų durų diena Jūrų muziejuje.

Gegužės 15-osios vakarą rengiama jau tradiciniu tapusi Muzieju naktis. Čia nakčiai bus atveriamas nerijos fortas, kuriame įsikurs Baltijos jūros piratai. Tą vakarą laukiamai lankytuoj, kurie būtų nusiteikę panirti į romantiskų istorijų atmosferą – persirengę piratais ar bent pasirūpinę piratiška amunicija. Jie ne tik bus supažindinti su Baltijos jūros piratais, bet ir turės galimybę surasti forte paslėptą tikrą lobį.

Birželio 8-ąją, pažymint Tarptautinę pasaulinio vandenyno dieną, delfinariume bus surengtos Klaipėdos mokyklų varžytuvės, siekiant išaiškinti labiausiai ekologiskai išprusių mokyklą.

Viena iš muziejaus puošmenų, traukianti savo ramybę ir gamtinė-istorine derme, yra Etnografinė pajūrio žvejo sodyba. Visą liepą ir rugpjūtį čia ketinama rengti amatų savaigalius, pavadintus „Močia mezga tinklelius, aš vilioj berneilius“. Jų metu bus galima susipažinti su bučiukų pynimu, tinklų mezgimui, vėtrungų gamyba ir dekoravimui, juostų audimui, riešinių mezgimui ir dekoravimui, pynimu iš

šiaudų, bitininkyste ir žvakių liejimui, medinių žaislų gamyba. Jūros šventės metu sodyboje šurmuliuos žvejo kiemo šventė „Žuvys išgalvojo giesmes“, kviečianti pasisvečiuoti pajūrio jomarke.

Šis sezona Jūrų muziejuje gausus parodų. Rengiama kilnojamoji paroda apie Baltijos jūros ruonių, keliausianti po Lietuvos mokyklas ir kultūros centrus. Jūrų faunos ekspozicija praturtės konceptualiai paroda „Elegantiškas žudikas“, pasakojančia apie tai, kad po elegantišku kriauklės kiautu gyvena moliuskas plėsrūnas.

Į muzieju atkeliaus paroda „Ambersail“, atspindinti Lietuvos tūkstantmečio odisėją. Taip pat muziejuje bus eksponuojama paroda iš Estijos jūrų muziejaus „Plazdant vėliau – i jūrų gelmes“, atskleidžianti Suomių įlankoje nuskendusią laivą paslaptis. Manoma, kad ten išsiųsti tarpukario Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivas „Prezidentas A. Smetona“, kuris, jau priklausydamas sovietų laivynui, nuskendo Antrojo pasaulinio karo pabaigoje.

Dvi istorines parodas muziejus ketina eksponuoti Klaipėdos mieste. Viena jų – „Lietuviai kadetai G. Eriksono laivyne“ užims jau tradiciniu tampančią vietą Kruizinių laivų terminale. Ji pasakos apie pirmuosius nepriklausomos Lietuvos jūrininkus. Kita paroda, skirta darbar nykstančiam Klaipėdos simboliumi – barkentinai „Meridianas“, bus demonstruojama Klaipėdos apskrities viešojoje Ievos Simonaitytės bibliotekoje. Istorinės parodos bus atidarytos Jūros šventės dienomis ir taps šios šventės šerdimi. ■





Vartų valdymo sistema – raktas į sėkmę

Džonas Lendas

„Visy Oy“ tarptautinių pardavimų vadybininkas



Dvi didžiausios ir svarbiausios sistemos uoste, be abejonės, galėtų būti terminalo valdymo sistema (TVS) ir vartų valdymo sistema (VVS), arba uosto įvažiavimo kontrolės sistema (UJKS).

2010 metais Baltic Container Terminal Ltd (BCT), veikiantis Rygos laivų uoste, pradėjo naudoti novatorišką vartų valdymo sistemą tam, kad pasiektų ambicingus operacinius tikslus. Jų naudojama bendra vartų valdymo, vilkikų ir konteinerių registravimo sistemos ir sąsajos su esama terminalo valdymo sistema.

Sistemos veikla prasideda nuo konteinerių registravimo internetu arba EDI žinute. Po to, kai kiekvienas veiksmas yra užsakytas ir atliktos saugumo procedūros, ekspeditorius automatiškai gauna unikalų PIN kodą, kuris tarnauja kaip elektroninis leidimas įvažiuoti į uostą. Atvykės į uostą vilkikas važiuoja pro „Baltic Container Terminal“ (BCT) valdose esančį defektų nustatymo portalą. Naudodama keletą kamerų, šviesų ir optinio pobūdžio atpažinimo (OPA) programą, sistema automatiškai surūpina aukštostas skiriomasios

gebos atvykstančio krovinio defektų nustatymo nuotraukas, surenka visus atitinkamus duomenis, išskaitant vilkiko valstybinį numerį ir konteinerio kodą ir nusprendžia ar leisti įvažiuoti į uostą. Remdamasis šiuo sprendimu, vairuotojas automatiškai informuojamas per LED displejų, kuria juosta įvažiuoti į terminalą. Nors įvažiavimas į terminalą technologiniu požiūriu galėtų būti automatizuotas, vietinės muitinės procedūros reikalauja, kad ši veiksmą prižiūrėtų operatorius, todėl galutinė proceso fazė išlieka pusiau automatizuota.

Vilkikui atlikus visus reikiamus veiksmus terminalo, jis dar kartą turi praeiti automatizuoto patikrinimo procedūrą, kad būtų nustatyta, ar kiekvienas vilkikas veža leidžiamą krovinį. Prieš išduodant išvykimo leidimą, vilkikas vėl pravažiuoja pro patikros portalą kur, kaip ir įvažiuojant, nuskaitomas transporto priemonės valstybinis numeris ir konteinerio kodas. Pagrindinis skirtumas yra tai, kad šis postas nesurenka defektų inspektavimo nuotraukų. Vairuotojas vėl yra informuojamas per LED displejų, ar išduotas išvažiavimo leidimas. Išvažiavimo juosta yra visiškai automatizuota – jei konteinerio kodas (kodai) ir vilkiko valstybinis numeris atitinka užsakymo informaciją, barjeras atidaromas automatiškai.

Šį projektą įdiegė ir valdė kompanija „Autepra“ iš Vilniaus, teikianti konsultacines paslaugas ir projektų valdymą tiekimo grandinės efektyvumo didinimui uosto ir 3PL kompanijoms bei gamybos logistikai. Tarp kitų „Autepros“ projekto

– terminalo bevielio ryšio sistema ir CCTV sistema Klaipėdos konteinerių terminale, LXE kompiuterių tiekimas Mugos konteinerių terminalui Taline, LXE kompiuterių tiekimas „MT Terminals“ Rygos uoste ir terminalo bevielio ryšio sistema, jau įdiegta BCT.

Vartų valdymo sistemą pateikė Suomijos kompanija „Visy Oy“, kuri specializuojasi uostų ir terminalų muitinės agentūrų ir logistikos centrų įvažiavimo ir teritorijos valdymo sprendimuose. „Visy“ sukūrė keletą aukštostos klasės sistemų, tokiai kaip Helsinkio Vuosari uosto UJKS, kompanijai „Deutsche Bahn“ – traukinii stoties vartų sistemas bei naujojo „Tanger Med“ UJKS, kuris pastaruoju metu yra įdiegiamas.

Vilkikų ir konteinerių registravimo sistema bei integracija su esama „Navis TOS“ (SPARCS 3.6) buvo sukurta Lietuvos kompiuterinių programų kompanijos „nSoft“. Registravimo sistema pritaikyta konkrečiam klientui ir atitinka dinamiškus BCT reikalavimus. Vėliau šiais metais registravimo sistema („nGate booking“) taps komerciškai prieinama kitiems projektams – ji yra lankstti, saugi ir gali būti lengvai integruota su kitomis TVS.

„Džiaugiamės, kad mūsų kompanijai buvo patiketa valdyti „Baltic Container Terminal“ projektą,“ – sakė Tomas Girdzevičius, UAB „Autepra“ direktorius. Kadangi terminalo vizija buvo aiški, geros kokybės sistemos ir atsakingsas viso koletyvo darbas padėjo sukurti sėkmingą ir klientų poreikius atitinkantį projektą.

VVS turi daug privalumų, kurie yra specifiniai kiekvienam klientui.

„Visy“ vartų sistema įgyvendina tris uosto ar terminalo tikslus:

1. mažina operacines išlaidas;
2. optimizuja saugumą ir apsauga;
3. didina apyvartos pajėgumus.

Anksčiau „Baltic Container Terminal“ sulaukdavo skundų dėl pažeisto krovinio. Įdiegus naująją sistemą, pagerėjo krovinio apsauga bei atsirado kitų privalumų, išskaitant geresnes darbo sąlygas personalui, krovinio ir vertybų vagybių preveniciją ir automatišką atitikimą ISPS kodeksui.

Automatinės vartų valdymo procedūros sumažina vilkikų aptarnavimo laiką ir apsaugo juos nuo stovėjimo ilgose eilėse, tuo pačiu uoste sumažina anglies dvideginio emisiją iš variklių ir tuo prisideda prie gamtosaugos iniciatyvų įgyvendinimo.





Lietuvių ir vokiečių savaitė Klaipėdoje

Rimantė Černiauskaitė
Asociacijos Lietuvos -Vokietijos forumas vadovė

Europos šalių žmonės mažai pažsta vieni kitus

Vokietijoje 2007 m. atlikus gyventojų apklausą paaiškėjo, kad tik 20 proc. vokiečių Lietuvą vertina teigiamai. Iš vokiečių atsakymų buvo matyti, kad pagal visas klausimyno dalis vertinimai buvo žemesni už vidurkį, pvz., Lietuvos kultūros, investicijų ir turizmo galimybų bei Lietuvos -Vokietijos santykų būklės vertinimas. Tačiau jei pažvelgsime į apklausas, vokiečių, bent kartą apsilankiusių Lietuvoje, nuomonės radikaliai pasikeičia.

Panašiai yra ir su lietuvių nuomone apie Vokietiją. Jei apklausa būtų padaryta šiandien, rezultatai, tikriausiai, skirtuosi nedaug.

Tokį įvaizdį labiausiai lemia informacijos stoka, nesidomėjimas, nežinojimas, vedantis į nepasitikėjimą. Todėl būtinės laisvas ir greitas informacijos cirkuliavimas tarp Lietuvos ir Vokietijos per politinių ir verslo kontaktų skliaudą, jaunimo ir kultūrinius mainus, miestų ir miestelių ryšius.

Lietuvos-Vokietijos ir Vokietijos-Lietuvos forumai skatina bendradarbiavimą

Norėdamos išspręsti šias problemas Lietuva ir Vokietija nuolat ieško tinkamiausio regioninio bendradarbiavimo. Lietuvos-Vokietijos ir Vo-

kietijos-Lietuvos forumų įkūrimas buvo viena iš bendradarbiavimą skatinančių priemonių. Forumai, vykdami įvairią kultūrinę, mokslių veiklą, nuolat skatina ir palaiko jau užsimezgusius politinius, verslo, mokslo bei kultūrinius ryšius.

2010 m. gegužės 10-16 dienomis abu forumai, sujungę savo ir partnerių idėjas ir jėgas, organizuoja lietuvių ir vokiečių savaitę „Baltijos jūros regiono gyventojų ekonominio ir kultūrinio bendradarbiavimo galimybės šiandien ir ateityje“.

Pagrindinė projekto idėja – sustiprinti jau esamus tarpvalstybinius ekonominius ir kultūrinius ryšius. Renginio metu visuomenei bus pristatyti Klaipėdos miesto ateities projektai, taip pat prisistatys Klaipėdos miesto miestai partneriai iš Vokietijos su savo regiono tradiciniai produktais. Galima bus pamatyti ir jau vykstančius tarptautinius jaunimo (moksleivių ir studentų) projektus.

Susitikimų metu vidutinio ir smulkiojo verslo atstovai diskutuos ir ieškos būdų, kaip galima būtų bendradarbiauti, kuriant naujas darbo vietas. Verslininkai iš Vokietijos pristatys naujas ekologiškas technologijas, dalinysis patirtimi, kaip jos veikia Vokietijoje, bus diskutuojama, ko reikia, kad ir Lietuvoje tai būtų įmanoma, bus nagrinėjami teisinės bazės ypatumai, naujų dar-

bo vietų kūrimas naujujų technologijų srityje, jų našumas ir pažangumas.

Bus ieškoma būdų, kaip viešinti Lietuvą Vokietijos rinkoje ir pritraukti daugiau turistų į šalį. Renginyje dalyvaus verslo subjektai iš Vokietijos, turintys interesų Lietuvos.

Tarptautinė konferencija

Renginio metu numatytoje dviejų dienų tarptautinėje konferencijoje šešiose darbo sekcijose bus diskutuojama ir sprendimų ieškoma opais ekonomikos, politikos, švietimo, kultūros ir turizmo klausimais.

Švietimo darbo sekcijoje susitiks švietimo ministerijos, švietimo įstaigų, visuomeninių organizacijų, jaunimo organizacijų atstovai. Diskusijose bus sprendžiama, kokiais būdais skatinti jaunimą domėtis užsienio kalbomis, bus keičiamasi jau esama patirtimi.

Gegužės 15 d. pakviesime į lietuvių ir vokiečių jaunimo komandų krepšinio varžybas, koncertą Teatro aikštėje ir moksleivių logotipų konkurso parodą BIG'e. Šio renginio metu abiejų šalių jaunimas susipažins su kitos šalies kultūra, forumo dalyviams, gyventojams pristatysime abiejų šalių produktus bei paslaugas.

Laukiame Jūsų Klaipėdoje.



Lietuvos Vokietijos forumas



Deutsch-Litauisches Forum e.V.

www.ltdeforumas.lt

**Lengviausias kelias pasiekti
NVS bei Azijos šalis:**
Rusiją, Baltarusiją, Kazachstaną,
Kirgiziją, Azerbaidžaną, Arméniją,
Gruziją, Uzbekistaną, Turkmenistaną,
Tadžikistaną, Kiniją, Indiją ir kt.

Jūsų paslaugoms:

- Vizų forminimas
- Viešbučių rezervavimas
- Lėktuvų bilietai
- Keltų bilietai
- Draudimo paslaugos
- Verslo, poilsio ir pažintinės kelionės



Turizmo UAB "LITAMICUS"

Centrinis biuras
Vilnius, A. Jakšto g. 5
Tel. +370 5 2124474
Faks. +370 5 2613637
El. p. info@litamicus.lt

www.litamicus.lt

Klaipėdos filialas
Taikos pr. 8, Klaipėda
(kampinis jėjimas)
Tel./faks. +370 46 257660
El. p. klaipeda@litamicus.lt

www.viza.lt



Lietuvos šventė Astanoje

Maždaug du šimtai diplomatų, verslo, kultūros, meno spaudos atstovų susirinko Kazachstano sostinėje Astanoje Lietuvos Respublikos ambasadoriaus Kazachstane Romualdo Kozyrovičiaus kvietimu paminėti Lietuvos nepriklausomybės 20-ujų metinių.

Jolė Jūraitė

Iškilmingoje aplinkoje skambėjo Lietuvos ir Kazachstano himnai, buvo prisimintas ilgas ir nelengvas Lietuvos kelias į nepriklausomybę, paženklintas įvairiais istoriniais įvykiais.

R. Kozyrovičius savo kalboje pabrėžė, kad Lietuva, būdama Europos Sąjungos ir Šiaurės Altanto bloko bei daugelio kitų tarptautinių organizacijų narė, yra draugiška, atsidavusi ir atsakinga Kazachstano Respublikos partnerė. Lietuvos ambasadorius ypač pabrėžė Kazachstano ir Lietuvos bendradarbiavimą Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO), kuriai šiemet sėkmingai pirmininkauti pradėjo Kazachstanas, o kitąmet šią misiją perims Lietuva.

Kaip sektiną valstybės valdymo pavyzdį R. Kozyrovičius paminėjo išmingitus Kazachstano prezidento Nursultano Nazarbajevovo vadovavimo principus. Jis sakė, kad šalies, kurioje gyvena 130 tautybių ir daugelio religinių konfesijų žmonės, stabilumas ir taikus sambūvis rodo teisingą Kazachstano raidos kelią ir yra didelis jo prezidento nuopelnas.





Kazachstano URM viceministras, ESBO pirminko specialusis atstovas Konstantinas Žigalovas, sveikindamas su Lietuvos nepriklausomybės dvidešimtmečiu, paminėjo, kad Lietuva ir Kazachstanas turi ne tik bendrą buvimo Tarybų Sajungoje ir nepriklausomybės siekio patirtį, bet ir didelių bendrų ateities planų. Kaip sėkmingą bendradarbiavimo ESBO veikloje rezultatą K. Žigalovas paminėjo šių metų sausio 29 d. Almatoje įvykusią konferenciją „Logistikos vaidmuo kelyje Azija - Europa“. Konferencijos idėja kilo iš privačios Kazachstano ir Lietuvos logistikos kompanijos „TL NIKA Group“ ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA iniciatyvos, kuriai palaikė Lietuvos ir Kazachstano užsienio reikalų bei transporto ministerijos.

Vakaro, kuris vyko „Radisson Blu“ viešbutyje, metu svečiai klausėsi lietuviškos muzikos, gėrėjosi Lietuvos gamtos vaizdais, skanavo kazachiškas ir lietuviškas vaišes.



1. Kazachstano URM viceministras, ESBO pirminko specialusis atstovas Konstantinas Žigalovas (kairėje) ir Lietuvos Respublikos ambasadorius Kazachstane Romualdas Kozyrovičius.

2. Kompanijos "TL NIKA Group" komanda: Stasė Varasimavičienė, Povilas Varasimavičius ir kompanijos vadovas Vytautas Varasimavičius.

3. Profesorius, kardiochirurgas Rimantas Benetis



Jūros šventės dienomis – Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivyno 75 metų jubiliejus

Remigijus Mockus
VšĮ „Jūros šventė“ direktorius

**Liepos 30 – rugpjūčio 1 dienomis
Lietuvos uostamiestis Klaipėda 51-
ajį kartą tampa didžiausios vasaros
fiestos – Jūros šventės vieta. Nuo
1934 metų organizuojama šventė
skelbia žinią pasauliui apie Lietuvą,
kaip apie jūrų valstybę, ir apie
Klaipėdą, kaip draugišką, atvira,
saugų ir patrauklų uostą.
Šiemet Jūros šventė skelbs ir
Lietuvos karinių jūrų pajėgų 75-metį.**

Lietuvos uostamiestyje rengiamoje šventėje apsilanko apie pusę milijono svečių iš Lietuvos ir iš užsienio valstybių. Tęsiant daugiametės šventės organizavimo tradicijas, programeje kasmet gausu renginių, susijusių su jūra ir jūros įvykiams. Tai – miesto jūrinių organizacijų darbuotojų iš-

kilminga eisena, pirmojo Lietuvos jūrų kapitono Liudviko Stulpino prisiminimas, žuvusiųjų jūroje pagerbimo ceremonija, išvykos laivais į jūrą, vandens sporto šakų varžybos, geriausių jūrininkų ir jūrinių organizacijų pagerbimas.

Be oficialių ceremonijų, šventės dalyviams siuloma įdomi pramogų programa. Didelėje senamiesčio teritorijoje įsikūrusiose koncertinėse erdvėse vyksta įvairūs renginiai vaikams, jaunimui ir vyresniojo amžiaus žmonėms. Kartu su profesionalais menininkais Jūros šventėje dalyvauja ir miesto visuomeninių organizacijų meno kolektyvai.

Parodų salės, paveikslų galerijos, kultūros įstai-gos taip pat atveria duris lankytojams, kviesdamos juos į naujas, su Jūros švente ir jūra susijusias ekspozicijas.

Kasmet vykstančioje Jūros šventėje lankytojai gali dalyvauti daugiau nei 100 įvairiausio pobūdžio renginių.

Be koncertų, gatvės spektaklių, parodų ir kitų meninių įvykių, Jūros šventė sukviečia šimtus savo dirbiniais prekiaujančių tautodailininkų,

aikštėse ir gatvėse įsikuria dešimtys lauko kaviniai, šeimos su vaikais pramogauja šventės dienomis specialiai įrengtuose atrakcionų parkuose. Vakarais šventinės Klaipėdos dangų nušviečia spalvingi fejerverkai.

2010 metų Jūros šventės metu 75 metų ikirimo sukaktį mini Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivynas, tad šventėje apsilankiusiems, be galimybės dalyvauti garbingos sukakties proga organizuojamuose renginiuose, bus galima aplankytį Kruizinių laivų terminale prišvartuotus karinius laivus. Jūros šventės dienomis Danės upės ir Pilies uosto krantines papuoš kito svarbaus jūrinio įvykio dalyviai – rugpjūčio 1 dieną Klaipėdoje startuoja 43 kartą rengiama Kuršių marių regata, kurioje kasmet dalyvauja daugiau nei 50 jachtų.

Nuo 2009 metų kartu su Jūros diena ēmus minėti ir Žvejo dieną, Jūros šventės metu vyks renginiai, skirti žvejybos organizacijų darbuotojams, – žuvų turgus, žvejų vakaronės ir kt.

I Jūros šventės 2010 programą pateks ir 758 metų gimtadienį švenčiančio Klaipėdos miesto renginiai.

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

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