



國際商業雜誌

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

# Kazakhstan – the centre of Eurasian transport corridors

**Казахстан –**  
центр Евразийских  
транспортных  
коридоров

开始工作

**Better city,  
better life**

更好的城市  
讓生活更美好

**Лучший город,  
лучшая жизнь**

Second  
Lithuanian port

В Литве будет  
второй порт

Lietuvoje bus antras uostas



# VPA LOGISTICS

THE GLOBAL ADVANTAGE



- Intermodal and multipurpose transport facilities
- Global Distribution
- Cold and Dry Storage
- Quality and reliable all types of logistic services

## VPA LOGISTICS

Kairiu 1A

LT-95366 Klaipeda

Lithuania, Europe

Ph +370 698 31071

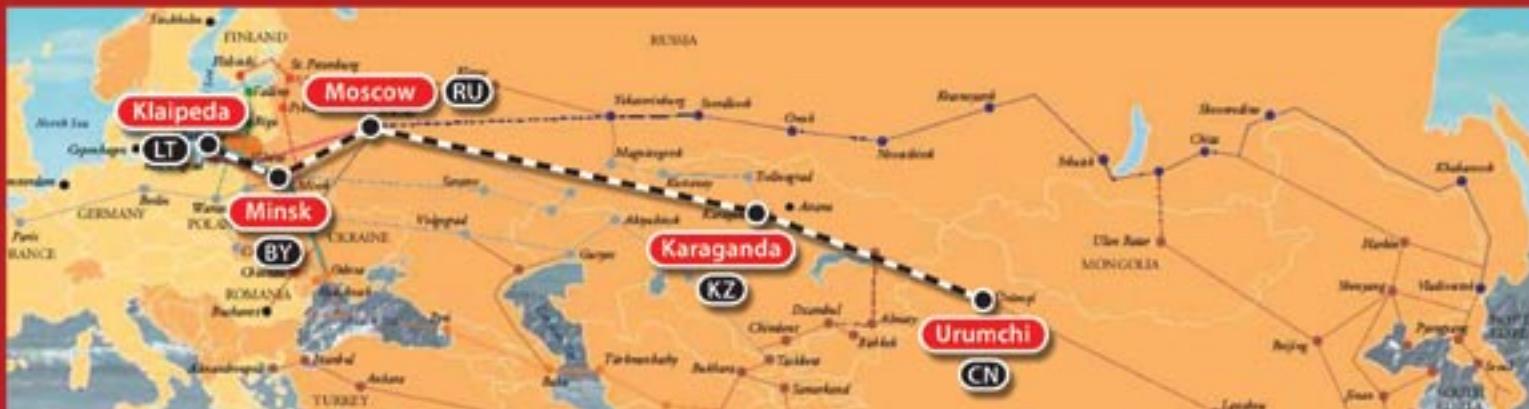
+370 611 41007

fax +370 46 412901

[office@vpalogistics.eu](mailto:office@vpalogistics.eu)

[www.vpalogistics.eu](http://www.vpalogistics.eu)

ON THE CROSSROADS OF MAJOR TRANSPORTATION ROUTES TO THE WORLD



# CHaINA'10



Conferences + Workshops + Expo  
November 17-18, Shanghai

会议+小组会议+博览会  
11月17-18日，上海

## CHaINA '10 Live: The Global Supply Chain Event for Asia CHaINA '10 Live: 全球供应链盛会亚洲专场



This must-attend event is the ultimate chance for supply chain, procurement and logistics executives to learn from their peers in world leading companies and extend their network to the hundreds of professionals attending this 2-day event!

数以百计的同僚会参会，所以今年是您扩大人际关系网络，树立中国供应链领袖形象的绝佳机会。

Sponsors:



AMB PROPERTY CORPORATION®  
Local partner to global trade.™

Media Partners:





Bridging East and West

#### **ENRC Logistics Transport Group -**

the integrated structure inclusive such enterprises related to transport sector as:

##### **Transsystem**

the multimodal transport operator providing a wide range of freight-forwarding services to the clients

##### **TransCom**

the railway operator performing arrangement of cargo transports by own rolling stock that includes more than 6 thousands railcars

##### **TransRemVagon**

the enterprise performing capital repair and roundhouse servicing of freight broad-gauge railcars

##### **Bereke 2004**

the enterprise rendering services on repair of railcars, locomotives and track equipment

##### **Zhol Zhondeushi**

the enterprise performing all types of railway lines repair, reconstruction and construction of new railway main lines

**Required transport resources, experienced personnel, informational technologies, risk management system, and quality management system, including ISO 9001:2008, OHSAS 18000, and ISO 14000 certification, enable to satisfy requirements even of very exacting clients.**

#### **ENRC Logistics**

76, Abai ave.,  
050057, Almaty  
Republic of Kazakhstan  
Tel.: +7 (727) 2597112;  
Fax: +7 (727) 2597119;  
E-mail: [info-el@logistics.enrc.com](mailto:info-el@logistics.enrc.com);  
[www.logistics.enrc.com](http://www.logistics.enrc.com)

# GET READY FOR



**1-3 March 2011**

**Polish Baltic Philharmonic, Gdańsk, POLAND**

**All Conferences in one**

**Baltic Container Conference 2011**

**Baltic Ro-Ro & Ferry Conference 2011**

**RailPort Conference 2011**

**[www.actiaconferences.com](http://www.actiaconferences.com)**

**alan@actiaforum.pl, ph. +4858 627 2323**

**[www.actiaCONFERENCES.com](http://www.actiaCONFERENCES.com)**



OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA



[www.coscc.ebizchina.net](http://www.coscc.ebizchina.net)   [info@ebizchina.net](mailto:info@ebizchina.net)

**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-Kelpaite**  
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: grazelienė@jura.lt

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

**Translators**  
Felicia Smiltiene  
Margarita Ignackova  
Ruta Sakalauskaite  
Drazen Bodeneyev  
Betty Chen

**Proof-readers**  
Regina Tutiuniene  
Jelena Listopad

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

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

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

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

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

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

**The issue illustrated by:**  
Vytas Karaciejus, Antanas Stanevicius,  
Liana Mogisaite, Julija Klejevskaja,  
Gytis Vincevicius

**Cover by**  
Ingrida Ramanauskienė

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

**Address:**  
Minijos str. 93  
LT-93234 Klaipeda, Lithuania  
Tel./fax. +370 46 365602  
E-mail: info@jura.lt  
www.jura.lt

## CONTENTS • 内容

### 3 PUBLISHER'S WORD

Start working!

**出版者言  
开始工作!**



### 4 PROJECTS

Kazakhstan aims to become the centre of Eurasian transport corridors

**项目**

哈萨克斯坦的目标是成为居尔巴中心欧亚运输走廊的瓦列里，顾问的哈萨克斯坦共和国



### 8 TRANSPORT CORRIDORS

The East-West Transport Corridor Association started its work

**走廊**

东西运输之路协会开始运作



### 9 POSITION

Kazakhstan introduced pragmatism into the activities of OSCE

### 20 BALTIC PORTS



### 12 EXCLUSIVE INTERVIEW

First steps of the new Customs Union

### 21 STEVEDORING

Klaipeda is a leader among Baltic ports



### 22 LOGISTICS

Empowering supply chain ecosystems

**後勤**  
扩能供应链生态系统



### 14 LOGISTICS

Closer to the client

**後勤**  
更接近客户



### 26 INTERNATIONAL EVENTS

The one absent in the exhibition, is absent in business too



### 16 PROJECTS

Sventoji seaport is getting ready for the rebirth

**项目**

石湾托港口准备复活



### 30 EXPO 2010

Better city, better life



### 32 LITHUANIA AND THE WORLD

The place of exile became a Motherland

**Перевалка и хранение  
грузов**

**Экспедиторские услуги**

**Буксировка судов**

**Услуги логистики**



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

■  
Ул. Зауэрвейно 18, LT-92122 Клайпеда, Литва  
Тел. +370 46 399101  
Факс +370 46 399066  
[www.klasco.lt](http://www.klasco.lt)  
[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.lt)

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



# Start working! 开始工作!

Having used to peaceful life, a little indolently and being well off, Europe is experiencing not only the financial crisis. Europeans were struck by psychological shock when they were told to be living too extravagant and beyond the means.

This bitter truth was told to the fellow-citizens by nobody else but the chairman of EC Jose Manuel Barroso, who was extremely worried concerning the democratic situation in Greece, Portugal and Spain, which might essentially change the life of other European countries.

It was said to Europe without ambiguity – to spend less and to work more. He said to stop sobbing and rebelling for the decrease in social welfare, tighten the belts and start working.

There is no other alternative.

Asia is stepping resolutely to the global political and economical arena.

Its inhabitants, making sixty percent of the world population, are not so fastidious and capricious as Europeans. In their multi-million countries they are used to fight for life and place under the sun, work a lot and heavily and be satisfied with small favours of life.

It is enough to see how China managed to turn a huge and weird industrial suburban region of Shanghai to blossoming and world fascination raising EXPO city of dreams in several months, and you realise that this country has no obstacles and limits as well as other phenomena of its powers.

It confirms the prognosis of experts, including the USA national intelligence that in the coming twenty years China will have the greatest influence in the world and until 2025 it will become the most powerful economic force and the greatest importer of natural resources.

We may say that the economics of China was not touched by financial crisis. Resolute and timely taken decisions of the state to stimulate the economics of the country were especially efficient.

In spite of instability in the global market and currencies, China government let the Juan free from USD and strengthened it. Juan is gradually becoming the official currency in trade with Asian countries. Presently China is glad that the fluctuations of EUR and USD and the problems of Europe and the USA cannot make harm to the stable growth of China economics. There are the prerequisites for China to become the main global economics.

The fact that the biggest country in the world, according to the population, and the world's second country, according to the size, will use its weight more reluctantly; and it has been recognised by the USA intelligence board declaring that during the coming twenty years the domination of the USA in economic, political and military sphere is going to hopefully decrease due to the influence of China and India.

Due to such re-grouping of forces, Europe may expect for some benefits if it does not miss the opportunity and, as Jose Manuel Barroso says, will start working.

Rapidly growing China economy and increasing domestic consumption opens a billion-worth market for information, intellect, high technologies and the highest quality production. If Europe, with the waists taken in, will use its brainpower and create great-demand production, the economic growth of China may open for Europe new opportunities.

JURA MOPE SEA has made the first step already.

The magazine is published in the Chinese language as well.



欧洲，已习惯于生活愉快，惬意，有点懒惰，今日感到不仅是金融危机。欧洲人经历了心理上的冲击时，他们被告知应明白花钱和生活状况超出他们的能力。

这痛苦的真理给他们的同一国籍的人欧盟委员会主席Jose Manuel Barrozo说的，很关心在希腊，葡萄牙和西班牙的民主情况，本情况有可能根本上改变欧洲和其他国家的生活状况。

欧洲被明确告知：少浪费资源，更多工作。停止抱怨和由于社会福利的下降反叛，需开始认真工作。

没有另外选择

在世界政治和经济舞台进了一步亚洲。它的居民成了地球人口百分之六十，而不是这么娇养惯像欧洲人是的。他们在多数百万的国家都习惯于在阳光下斗争的生活，制定了许多努力，并满足小喜悦。

只需看几个月内，中国把巨大的上海工业郊区变成繁华的城市梦想EXPO，向赞赏整个世界，与了解中国其他权力形式和为了了解这国家没有任何障碍和边界。

这确认预测专家，包括美国国家情报委员会：在未来20年内，中国将成为世界上最强大的影响力量，而到2025年将成为一个强大的经济力量和对自然资源的最大进口商国家

事实上，中国经济金融危机几乎没有影响。国家的果断和及时的决议，对国家的经济非常有效。

不管世界市场和货币的不稳定，中国政府分出人民币从美元和加强了它。人民币渐渐成为与亚洲国家贸易中官方的货币。今日，中国感到高兴是应为欧元与美元汇率的波动，美国和欧洲的问题不能损害中国经济的稳定增长。中国有所有的条件成为世界主要经济体的可能性，未来人口最大的和世界上第二大国家将拥有自己的体重会更强，并确认美国情报全国委员会，在未来二十年内美国统治在经济，政治和军事领域显然将下降由于中国和印度的影响力。

从这角度，欧洲能受益如果能抓住机会和努力地工作，号召Jose Manuel Barrozo。由于经济快速增长和中国国内消费增长开放无数的知识市场化，智能化，高科技，高品质的产品。如欧洲尽量动脑筋和使用这机会创造本产品的需求，中国经济的增长会开放更多的可能性。

JURA MOPE SEA杂志已进了一步。  
本刊物已也有中文出版的。

此致敬礼

Zita Tallat-Kelpšaitė,  
杂志出版者

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine



**Valeriy Gulbas,**  
Economic advisor of the administration of the  
President of the Republic of Kazakhstan,  
the author of the project Dry port – the revival  
of the Great Silk Road

**In 2003 at an international forum of land locked developing transit countries attended by distinguished guests, investors and ministers from the region Kazakhstan laid foundation stone to the initiative on development of a modern land based dry port.**

**The suggested international initiative was approved and acquired a legal international standing during the meeting of Economic and Social Commission of UN for Asia - Pacific Region. This meeting on the regulation of globalisation processes took place in Bangkok in 2006.**

# Kazakhstan aims to become the centre of Eurasian transport corridors

## The growth of global trade is rapidly increasing

Lately the global economy lived through the fluctuations of financial cataclysms, but having passed the period of stagnation, it is finally on the vector of growth, including Eurasia.

According to the publication of the World Bank *World Development Indicators* (issue 7 October 2009), the general global volume of GDP during this period was more than 60 trillion US dollars.

It means that we can count the volume of goods in Eurasia that flows to its European part, the GDP of which makes more than 20 trillion USD, and the states of South-Eastern Asia, the GDP of which is 17 trillion USD.

Besides, it is necessary to take into account that, according to the prognosis of international economists, the GDP of China during the first quarter increased by 11.9%, comparing to the first quarter of 2009.

The direct global investments into the development of the global economics in 2010 reached more than 1200 billion USD, during the same period. According to the data of UNCTAD, a further increase is expected up to 1.3 -1.5 trillion USD and all this under the fragile conditions of economic growth.

High GDP growth rates in the South-Eastern Asia and West Europe is an important condition for the transit countries to concentrate their effort on the development of national transport infrastructure and elimination of bottle-necks in transport corridors.

International financing institutions stress that the state support on the development of transport infrastructure stimulate the attraction of direct foreign investments into the country.

According to the prognosis of World Trade Organisation (WTO), the trade growth in 2010 will increase by 10%, while earlier they have predicted that the international trade volumes will grow up to 5.8%.

## UN Economy and Social Commission supports the concept of a Dry Port in Kazakhstan

After the recent transport industry growth, Kazakhstan approved two state programmes Way to Europe and Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan 2015.

Within the framework of the above-mentioned programmes the volumes of state and private investments into the development of different transport fields increased up to 30 billion USD.

The modern logistics principles were the basis of the effective state policy and the preparation and approval of the legal base and legal acts, and the formation of modern technological structure of cargo flows. Such system of organisational measures helps rationally consolidate state, private and international structures, interested in efficient work of international transport corridors passing via the economic territory of the Republic of Kazakhstan, making them attractive and competitive for international transport companies.

International business, integrated into global trade networks, will require a strict and well managed delivery systems and structures, especially during the growth period. Economical efficiency multiplied by favourable conditions for the clients on the suppliers side are the two compound parts in the field of competition between road transport and transportation by sea corridors.

In spite of different concepts intermodal international networks secure access to all the regions of Eurasia including the states with no access to the sea.

First time the development of a complex cargo transportation system was discussed as early as 2001 during the international conference ESCATO, just after the first achievements of the international transport infrastructure development project ALTID. Such system was to connect different modes of transportations and to create a regional complex cargo transportation system that



# 哈萨克斯坦 的目标是成 为居尔巴中 心欧亚运输 走廊的瓦列 里，顾问的 哈萨克斯坦 共和国

## Time to unite efforts, knowledge and finances

would unite the ports, railways, roads and inland waterways into a single cargo delivery system.

A concept of the Multimodal Logistic Centre Project was presented under the initiative of the European Foundation VIV-EQUAL OPPORTUNITIES FOR ALL that would help developing a common international and regional structure, which would meet the requirements of the approved state programmes of the Republic of Kazakhstan and help practically implement the decisions of UN Economy and Social Commission. The centre, by its form and legal procedure, should meet the requirements of international standards of the Dry Port.

### The status of Free Economic Zone – for a Dry Port

It is proposed to build the Dry Port in the 250-300 hectares area in Kazakhstan where the rail, air, water and road routes cross. The offices of customs inspection and clearance, excise and duties, storage, technical servicing, phytosanitary and control, banking, financial and brokerage institutions have expressed their desire to set up offices.

Kazakhstan is conducting the organisational work for getting the status of the project to that of state importance, in order to cut the costs of the project and increase its attractiveness for the investments. The juridical and legal base is also being prepared in conformity with Kazakhstan laws and the attribution of the Free Economic Zone status for the project Dry port – revival of the Great Silk Road.

Under this context there are foreseen rather efficient economic benefits for all the participants of the project:

- creation of a single and integrated logistics structure able to effectively control and manage its own transport structure, including automobile and railway components taking into consideration the carrying capacities of dry and sea ports situated on the economic territories of Kazakhstan and the Baltic countries;

- creation of a strict delivery in transport chains managed from a single centre, which, according to the leading logistics specialist Mark Millar, should be a great world-known authority in global logistics environment and it would allow the created system to be the source of competitive advantages among existing transport companies in Kazakhstan and attractive for cargo owners of South-East Asia and West Europe.

Baltic countries with their own seaports and the vast interest to increase their cargo handling volumes bring a special attractiveness to the proposed project.

The stevedoring volumes at Baltic ports are decreasing, as seen in the statistics published in the international business magazine JURA MOPE SEA, even though there are signs that global world trade and the GDP of the main South-East Asian countries-exporters are growing.

The concept of a single supply chain management organisation will significantly improve relationships between customers and cargo owners.

An example of such a structure could be the alliance of independent forwarders *Combined Logistics Networks* (CLN), with more than 400 members from all over the world.

To show the importance of the proposed project and possible interest of its common implementation with the port companies of the Baltic countries, I will use the words of Mr. Zilvinas Zilinskas, the head of the company *WPA Logistics*, who offered the Kazakhstan businessmen to construct their own terminals in the territory of his company in exchange of the same plot of land for the construction of Lithuanian logistics centre in Kazakhstan. It is necessary to note that presently in Europe there are more than 200 Dry Ports that play an important role in rendering services for the industry and trade. In the USA there are about 370 analogical structures. In South-East Asian countries there are only 100 such objects. International economists and analysts think that by 2015 there will be necessary to have 200 more analogical structures in addition to the existing ones.

The project implementation scenario says that the possibility of taking forward the given tasks depends on the participation of state structures, budget financial resources and international organisations, with which many agreements were signed and the common development programmes were approved including the development of transport corridors. It is very welcomed the participation of the representatives of South-East Asian cargo companies and world financing structures, whose analysts have made scrupulous analysis about the state of economics of Eurasia and calculated the financial attractiveness of the projects on the development of transit communications in the directions West-East and North-South.

Kazakhstan is not limited by its vast territory and is becoming an initiator and active participant in projects of global significance including the development of international transport corridors, Kazakhstan is seen as a strong and reliable link in the Eurasian region. ■

Riga-Almaty

总统经济事务，  
该项目的作者“陆路口岸 - 这是丝绸之路的复兴”

在2003年阿拉木图国际部长会议的国家哈萨克斯坦没有出海通道，过境发展中国家，捐助国政府以及国际机构的代表，处理融资，发展和过境运输合作奠定了一个国际倡议对“土地港”概念的发展加强合作的现代一体化进程。拟议的倡议得到巩固，并成为法律在经济和社会的亚洲和太平洋理事会的国际地位。这次会议是为了规范全球化进程于2006年在曼谷举行。

世界贸易增长迅速崛起的金融灾难在过去一段时间，世界经济就可能会感到震动，但是，经历了一段时间的停滞，

目前，取得了良好的增长载体，包括在欧亚大陆。据在此期间内的记录占世界国内生产总值的限制，以经济指标公布的世界银行：世界发展指标，▶



2009年10月7日，在美国超过60万亿美元。在此基础上，我们可以计算出多少运费群众对欧亚大陆的欧洲部分，是在其，本地生产总值超过20万亿美元，与东南亚，美国总GDP的增长是在一级17trln美元。

应当指出，国际经济学家预计中国国内生产总值将增长为季11,9%，较2009年第一季度。在同一时期，全球经济在2010年全球直接投资达到了超过1.2万亿美元的水平。据贸发会议，预计增加至1,3-1,5万亿美元，它在一个脆弱的经济复苏高国内生产总值东南亚和西欧的增长将是对过境国家的运输基础设施发展的瓶颈消除浓度和走廊的重要先决条件。国际金融机构已经注意到，国家项目和运输基础设施发展计划的支持将刺激国的外国直接投资流入。预计世界贸易组织，世界贸易增长在2010年可能增加至10%，尽管早些时候在国际货币基金组织预计，国际贸易将只增加了5,8%的水平。

## 经济和社会委员会支持在哈萨克斯坦港口概念

在哈萨克斯坦，国家方案“之路欧洲”和“运输策略哈萨克斯坦共和国到2015年”获得通过的这些指数上升。

在实施这些计划在该国的过程中增加了公共和私人投资组成的运输量达到30亿美元。实施有效的公共政策，发展和立法，法律和监管框架通过现代技术对贸易流动结构的形成是建立在现代物流的原则。该系统的组织措施将有助于巩固的公共理性，私营和创造一个有效的国际运输走廊的工作感兴趣的国际机构，通过对哈萨克斯坦共和国的经济领域，将可持续的国际吸引力和竞争力的运输公司。国际业务，将在增加商品生产时期的全球贸易网络相结合，尤其在硬驱动系统和结构需要交付。经济效率，乘以一个有吸引力的环境，为客户从服务供应商 - 2之间的陆路和海上运输走廊的竞争成分。

尽管不同的概念，国际联运网络访问所

有的欧亚地区，包括国家，没有向外界海洋出口。

在国际会议的亚太经济社会会议，早在2001年的国际项目在亚洲的运输基础设施发展（陆运）的初步成功，第一次的基础上，讨论了综合货运系统的发展前景，这将团结为一个区域综合交通运输连接港口，铁路系统成立的前提条件的各种运输方式，公路和内河航道，以建立一个单一的商品供应结构。

理论的发展创造一个单一的国际，区域结构，这将满足哈萨克斯坦共和国的国家方案的要求，并通过了在经济和社会委员会的陆港推广会议上作出的决定的实际体现，哈萨克斯坦对欧洲基金会的VIV，为所有人创造机会平等的倡议，提出了项目的国际多式联运物流中心的概念，“关于法律的形式和程序符合国际标准的“陆路口岸”。

## 干港 - 自由经济区地位

在对象的概念框架，创建了哈萨克斯坦共和国境内250至300公顷面积在铁路交叉口，道路，水和空气航线。在这方面将设办事处，提供海关检查和海关通关相关服务税收，存储（CBX），维护交通，植物检疫和其他控制，并与银行对港口运作按照国际规定的其他构造单元。

为了降低成本，提高投资项目的吸引力，是目前在哈萨克斯坦的组织工作，让项目地位的国家的重要性，制定法律和规章的“陆路口岸与哈萨克斯坦依法”的框架，并确立了“陆路口岸对象领土 - 这是丝绸之路”自由经济区地位的复兴。

在这种情况下，被视为对项目的所有参加者十分有效的经济利益：创建一个单一的综合物流结构，能够有效地监测和管理其自己的运输结构，包括汽车，铁路的组成部分，同时考虑到干的能力和港口，位于其自己的（哈萨克斯坦和波罗的海国家）的经济领域。给予强，由单一的运输供应链的中心领导，根据定义，麦米拉尔，这是一个很大的国际声誉的全球物流环境，将创建一个结构是

一个竞争优势，在哈萨克斯坦之间现有的运输公司，并在东南亚和西欧的货物有吸引力的源泉。时间的努力相结合，专业知识和金融是特别有吸引力的项目提供建议的机会，参加的公司从波罗的海，其中有自己的港口地区，并在增加转运货物量感兴趣。而此时，在世界贸易中观察到的增长和GDP增长是在东南亚地区的主要出口国波罗的海港口，从已公布如下在海》（№57）统计国际版，往往以减少交通量的增长。因素在供应链管理的概念草案，团结在一个共同的港口基础设施和其自身的传输组件控制，对一般指在经济利益基础上的客户端，货物的所有人工作取得成功。

这样的结构可以作为一个独立的货运代理人联盟多式联运货物的 - 该公司«联合Logistics网络»（的cIn），其中包括全球超过400个成员。赞成该项目的相关建议，并在其与港口公司联合执行的可能利益，波罗的海国家将允许我引用了该公司« WPA 的物流»议员Žilvinas Žilinskas头报告。它提供在物流中心在哈萨克斯坦的土地交换，哈企业家建立的物流公司« WPA 的物流»他们的终端。应当指出，这是目前在欧洲200多个陆路口岸这表现在提供服务的产业和贸易的一个重要功能。在美国，经营约370个类似的结构。在东南亚国家中只有100个这样的设施。国际经济学家和分析师指出，2015年在亚洲现有的陆路口岸将需要额外的200多个类似的结构。

该项目的脚本表明，对任务执行的可能性将需要参与国家结构和财政资源，国际组织的预算，其中许多条约的签署和批准了联合经济发展方案，包括联合开发的运输走廊。最好是参加由东南亚和世界的金融结构货运公司的项目代表，分析家谁进行了欧亚经济透彻的分析和计算过境交通的发展在东，西，北的方向发展项目的财务吸引力 - 南方。哈萨克斯坦不仅限于它的领土，正日益成为一个倡导者，一个运输走廊积极参与全球项目和方案，包括国际的发展，是欧亚大陆可靠的元素组成。里加-阿拉木图

# 5<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2010



 THE LEELA  
Kempinski Mumbai

Thursday 16 and Friday 17 September 2010

Supported By



- Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 400 International Participants • Networking Welcome Reception

## **Supporting Organisations**



- Recent Developments of Containerised Infrastructure Development in Southern Asia
- Challenges in Financing Infrastructure Development Projects in Southern Asia
- Reviewing Shipping Liner Growth: How Soon Will Container Traffic Return to Pre-Recession Days?
- Building Sustainable Shipping Operations as Industry Players Rise From The Dip

- Achieving Greater Efficiency And Performance Improvement of Port Operations
- Strategies in Optimising Capability And Efficiency of Terminal Utilisation
- Technology, Innovations And Cutting Edge Solutions For Port Operations
- Key Success Factors For Wireless Productivity

Tel. +50 87 426 022  
Fax. +50 87 426 223  
Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

Tel. +60 87 426 022  
Fax. +60 87 426 223  
Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)



#### SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





# The East-West Transport Corridor Association started its work

***Dr. Algirdas Sakalys***

**The East-West Transport Corridor Association was established on the 29th June this year at the constitutive conference in Vilnius, Lithuania, attended by over 100 business, government and academic institutions representatives from Lithuanian, Chinese, Ukrainian, Russian, Kazakh, Mongolian, Belarusian, Latvian, Polish, German, Swedish, Danish and French.**

The goal of the international *East-West Transport Corridor Association* (EWTC) is to develop the cooperation between transport and logistics companies, intermodal transport operators, consignors and consignees, authorities and academic institutions in relation to the establishment of a multifaceted East-West Transport Corridor, which would have the capacity of handling global Asian-European trade flows. The EWTC Association Establishment Agreement was signed by the representatives of 26 business, academic and administrative bodies from Lithuania, China, Russia, Ukraine, Kazakhstan, Mongolia, Sweden, France, Denmark and Germany. The Association, among other tasks, will help to remove bottlenecks along the EWTC, simplify documentation and clearance procedures at border crossing points, apply green transport-driven innovations and new technologies, and represent common interests of the EWTC partners at international and national levels.

The President and two Vice-Presidents of the Association, Board and a Standing Secretariat were formed

during the conference. Dr. Algirdas Sakalys, Adviser to the Prime Minister of the Republic of Lithuania, was elected the President of the Association. Beizhan Lin, Executive Chairman of the Council of the Land Bridge Logistics Associations of the Eurasian Continent (China) and Sven-Åke Svensson, member of Blekinge Regional Executive Council, Mayor of the city of Karlshamn (Sweden), were elected Vice-Presidents of the Association.

In response to the news about the newly established Association, Lithuanian Minister of Transport Eligijus Masiulis said that his Ministry fully supports the activities of the Association and hopes that it will contribute to the development of a competitive logistics chain and a more effective use of the Lithuanian transport system in international forwarding.

"East-West Transport Corridor is an innovative attempt to create an effective international transport and logistic chain. I am convinced that this initiative will prove to be successful." - said Minister Eligijus Masiulis.

According to S.Dailydka, Manag-



ing Director of Lithuanian Railways, the development of the global East-West Transport Corridor project creates actual preconditions for freight traffic between the southern Baltic countries via Lithuania, Belarus to Russia, Ukraine, the Caucasus, Central Asia, China and other Far East countries by making use of the advantages provided by the intermodal types of transport and their effective interaction. He added that the project seeks to put to practice the Green Transport Corridor concept, which is at the focus of the EU Transport Policy, and which favors railway as a more environmentally friendly mode of transport, thus promoting a more intensive use of rail transport services, and enhanced interactions with other modes of transport.

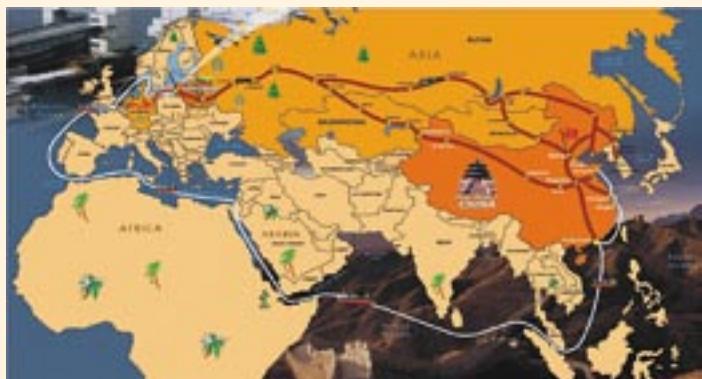
Notable, that during the first two years of operation, the *East-West*

*Transport Corridor Association* will get technical and financial assistance from the EU Baltic Sea Foundation in the framework of the EWTC II project initiated and coordinated by Blekinge region (Sweden). The EWTC II is seen by the EU Baltic Sea Strategy, submitted by the European Commission, as a model of green transport corridor, whose successful implementation could serve as an example of best practice in the transport sector across Europe.

And finally, it is of utmost importance that, being an innovative instrument for partnership, the *EWTC Association*, should make a significant contribution and generate added value in terms of handling and developing trade flows between Europe and Russia, Belorussia, Ukraine, Kazakhstan and China and other Far East countries. ■



Founder of a association.





# 东西运输之路协会 开始运作

阿尔吉尔达·萨卡里斯 ( Algirdas Šakalys ) 博士

**2010年6月29日，东西运输之路协会在立陶宛维尔纽斯的机构会议上宣布成立。100多名来自立陶宛、中国、乌克兰、俄罗斯、哈萨克、蒙古、白俄罗斯、拉脱维亚、波兰、德国、瑞典、丹麦和法国的商业、政府和学术机构的代表参加了此次会议。**

东西运输之路协会致力于发展国际间的交流合作，建立一条多方参与并有能力运作全球贸易流的运输长廊。参与其合作的组织有运输与物流公司、多式联运运营商、发货人和收货人、有关部门及学术机构。EWTC协会成立协议已经由来自立陶宛、中国、俄罗斯、乌克兰、哈萨克斯坦、蒙古、瑞典、法国、丹麦和德国的26位商业、学术及行政机构方面的代表签署。该协会的其他工作项目包括：帮助消除EWTC的瓶颈，简化边境检查站的文件和审批程序，申请以“绿色交通”为导向的创造项目和新技术，依照国际和各国水准来表达各个协会参与组织的共同利益。

会议选举了协会的主席和两名副主席，成立了一个委员会和一个常设秘书处。立陶宛共和国总理顾问阿尔吉尔达·萨卡里斯 ( Algirdas Šakalys ) 博士当选为协会主席；欧亚大陆桥物流协会（中国）委员会执行主席林贝占 ( Beizhan Lin )，布莱金厄区域行政委员会成员及（瑞典）卡尔斯港市长斯文-阿克·斯文森 ( Åke Svensson ) 分别当选为协会副会长。

回应关于新成立的协会的消息时，立陶宛运输部长埃里吉巨斯·马修里斯 ( Eligijus Masiulis ) 说，他的部门完全支持该协会的活动；同时希望这将有助于发展具有竞争力的物流链，并且有利于立陶宛更有效地在国际货运中利用交通运输系统。部长埃里吉巨斯·马修里斯 ( Eligijus

Masiulis ) 说，“东-西运输之路是一项致力于建立有效国际运输和物流链的创新尝试。我深信，这一举措将被证明是成功的。”

根据立陶宛铁路董事总经理戴里德卡 ( S.Dailydka ) 的信息，通过利用多式联运类型的运输和它们有效互动提供的优势，全球东西运输之路项目的开发创造了南部波罗的海国家之间的货运交通实际的先决条件。这些国家通过立陶宛、白俄罗斯、俄罗斯、乌克兰、高加索、中亚、中国和其他远东国家的进行运输。他补充说，该项目旨在将欧盟运输政策的焦点——绿色交通走廊的概念付诸实践。这有利于铁路成为更环保的运输方式，从而促进了铁路运输服务的更集约化的使用，并加强与其他运输方式的互动。

值得注意的是，在运作的头两年，东-西运输之路协会将得到欧盟波罗的海基金会的技术和资金的援助。此协会将在由布莱金厄地区（瑞典）发起和协调的EWTC II项目框架下建立。EWTC II由欧盟波罗的海战略处发现并提交给欧委会，以作为绿色交通走廊的范例。这一战略的成功实施可以作为整个欧洲运输行业最佳实践的典范。

最后，最重要的是，作为一个创新的合作工具，EWTC协会应在处理与发展欧洲和俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、哈萨克斯坦、中国及其他远东国家之间的贸易流中作出重大贡献，并创造附加值。 ■

## Kazakhstan introduced pragmatism into the activities of OSCE



**More than half a year has passed when Kazakhstan is chairing OSCE (Organisation for Security and Cooperation in Europe). For the first time in the history of this organisation Asian country is a chairing country. The Ambassador for special tasks of the Republic of Lithuania Vytautas Nauduzas is appointed as a special representative of Kazakhstan in OSCE on transport and transit matters.**

**Dr. V. NAUDUZAS tells the magazine JURA MOPE SEA about his experience in this position.**

- What impact does the chairing of Kazakhstan, the first Asian chair-country, make on this significant international organisation?

- First of all it is important to note that Kazakhstan is not the first Asian country, but the first of Soviet States which started to chair in OSCE. It is important and extremely interesting. Pragmatism is probably the leitmotiv of Kazakhstan chairmanship of OSCE.

Up till now OSCE has never revealed itself as institution able so operatively and preventively solve complicated and conflicting matters. Kazakhstan tries to turn this institution towards pragmatism.

Kazakhstan is one of the five most important Middle Asian countries with the population of 60 million and five integral problems that could raise conflicts.

**What are those problems?**

- They are matters of energy, water, environment, transport, including Silk Road, and food supply. If they are not solved in one way or other it may raise unfavourable tendencies in Central Asia in spite of those huge resources that Turkmenistan, Uzbekistan and Kazakhstan dispose. The latter is the most stably, rapidly and qualitatively developing country. It is good that it



is namely Kazakhstan and not the other Asian country that started chairmanship in OSCE. It is very much impressive what Kazakhstan did during the last half-year. A lot of meetings, conferences were dedicated to solve very pragmatic and practical matters.

**- What are the novelties that Kazakhstan introduced to OSCE and what does Kazakhstan receive from this new experience?**

- When Kazakhstan started chairing OSCE the Minister of Foreign Affairs said that he introduced „military status“ in the ministry. Of course it was said playfully but it meant that the activities of the Ministry of Foreign Affairs first of all had been concentrated to OSCE affairs and these matters that could be solved rapidly.

There are three groups of questions in the activities of OSCE.

The group of questions connected with transport, energy, and economy was not so strong traditionally. Kazakhstan considered those matters in a new way, thinking to what extent OSCE could be involved in solving transport questions. I do not have in mind the development of infrastructure. Of course, OSCE does not dispose financial resources able to finance, invest or co-invest to one or other project but it may draw attention and help to coordinate them. I have in mind the simplified border and customs procedures, road safety and a lot of other matters that cannot be solved by one state but by the efforts of the

union of states.

It was a good initiative of Kazakhstan when it could divert the activities of OSCE in solving a lot of questions including transport ones too. Kazakhstan didn't suggest solving the problems that were artificially made, but the ones that were dictated by life and necessity.

Therefore, OSCE also drew great attention to the shrinking Aral Sea. This sea is shrinking due to the wrong and non-rational use of water resources of the whole region and not of one state. Only by common efforts of all the states of the region it would be possible to stop the lowering of the Aral Sea in one way or other and even cardinally solve this matter.

So, the proposal of Kazakhstan was to solve practical questions in OSCE. Then this organisation will become a practical institution, necessary for all states and not a club of discussions.

Presently OSCE unites 56 member states and 13 partner states including South Korea, Australia and many other countries. All member countries and partners actually make up half of the world. According to the economic power it is a very powerful combination. So far this power is not used properly and Kazakhstan drew attention to it.

**- What are your personal impressions and observations?**

- Kazakhstan, chairing in OSCE, allots huge organisational, financial and human resources. It managed to organise a number of impressive

events and I think the chairmanship of this country is really successful.

If Kazakhstan managed to organise OSCE summit in the end of the year, it would be the apogee of its chairmanship. Hopefully, it will happen. I cordially wish this country every success. But what is already done, it will be reflected in the history of OSCE as significant activities of Kazakhstan.

**- How do you think Lithuania is ready to undertake the chairmanship in OSCE?**

- Lithuania has got an evident and good example. We are to continue the work started by Kazakhstan, draw attention to other matters that are of great importance as well. We intend to continue the solution of energetic safety problems next to transport safety. Lithuania has already managed to do something in this field. The first dress rehearsal – the meeting of OSCE on energy matters will take place in 13-14 September this year in Vilnius.

Some other matters we have also managed to successfully do by joint efforts. The activities of the logistics company *TL NIKA Group* and the international magazine *JURA MOPE SEA* in January this year should be noted. The international conference „Role of logistics on the way Asia-Europe“ was organised in Almaty and several hundred logistics specialists from different countries took part. It was the first event where using joint efforts of Kazakhstan and Lithuania it was shown that the activities of OSCE could be pragmatic in solving

concrete matters. This event gave a good start and it was discussed in different countries of the world. Such events should be continuous and obviously they have good perspectives. I think that we could organise a similar conference next year when Lithuania is chairing in OSCE. It could take place in Kazakhstan or Lithuania but the background of such an event should be the same pragmatism. Let's take, for instance, Silk Road. 20 countries are interested in this transport corridor. Last year they produced 90 percent of the global GDP. If we step in well, put one leg into this system, it will be a huge success for our transport infrastructure, transport companies, employment of roads, railways and ports and Lithuania will be seen in the world.

Using the occasion I would like to note that, thanks to the adviser of Prime Minister of Lithuania Algirdas Sakalys, there was founded the association of EAST WEST transport corridor in 30 June this year. Scandinavian countries, China companies and associated structures are interested in it. I think this association may successfully develop its activities in Europe and Asia. This activity is very well seen and it is really necessary.

One important event that showed the possibilities of Lithuania to chair in OSCE was the meeting of ASEM (Transport Ministers of Europe and Asia) in Vilnius and the organisation of this meeting can be called as a good rehearsal before Lithuania starts chairing in OSCE. ■





# the future of air**rail**

## Innovations & Modern Technologies

2nd Annual International Conference and Awards Ceremony

**18-19 May 2011**

Reval Hotel Latvia

**Riga, Latvia**

Official Carrier:

**airBaltic**

Supported by:



MINISTRY OF TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF LATVIA

Day One Sponsor:

**RE:SYSTEMS**

[www.airrailnews.com](http://www.airrailnews.com)



# First steps of the new Customs Union



**One year has passed since the day of the foundation of the new Customs Union among Russia, Kazakhstan and Belarus.**  
**The possibility to create such union without the exclusion of adoption of a common currency and a common economic space was discussed at least several years ago. In the beginning of December 2009 the Presidents of the three countries took a decision to found a common Customs Union.**  
**What impact the foundation of the new international structure made on the work of the customs, on business and economics of the three countries – these are the topics that the head of international relations department of the committee of customs control under the Ministry of Finances of the Republic of Kazakhstan Kurmangaliy ALDABERGENOV tells the international business magazine JURA MOPE SEA.**

- **Mr. Kurmangaliy Muratovic, what is the main point of the new Customs Union?**

- The signing of the "Contract on the foundation of a single customs territory and formation of the Customs Union" on the 6th of October 2007, defined the strategy and the steps of the future Customs Union.

It is defined by the Contract that the Customs Union is a form of trade-economic integration of the parties, foreseeing a single Custom's territory within the borders of which the trade of goods on the single territory and also the goods from the third countries that are allowed to make free activities on this custom's territory, will be executed without customs dues and limitations of economic character. Besides, the countries use a single Customs tariff and other single measures regulating the trade of goods with the third countries.

The other peculiarity of the new Customs Code is a possibility to make two customs procedures at a time – export and customs transit.

During the preparation of the Customs Code of the Customs Union the standards of International Convention on the simplification and harmonisation of customs procedures of 1999 were followed, which was signed in Kyoto (the so-called *Kyoto Convention*). It is important to note that Kazakhstan joined this Convention in February 2009. The above Convention defines the main principles of the relationship among the participants (VED) and the customs services. The main things that are included into those principles are, - the simplification of customs clearance procedures, liberalisation of the relationships among the declarers and customs officers, possibility to choose control, application of risks and post-customs audit, and etc.

- **Did all the decisions of the new Union start to act in all the three countries?**

- By the decision of Interstate Council No 9 there were foreseen three stages of the formation of a single territory of the Customs Union:

preliminary stage – until 1 January 2010;

first stage – from 1 January 2010

to 1 July 2010;

second stage – from 1 July 2010 to 1 July 2011.

Since 1 January 2010 in the sphere of customs tariffs regulation for goods from the third countries there are applied single dues for import goods, determined by the Single Customs Tariffs (SCT), which includes more than 11 thousand positions of goods in the Republic of Belarus and the Republic of Kazakhstan.

Besides, for the transition period the possibility of temporary (5 years) application of decreased dues is foreseen for the goods that are especially important for the economics of the countries forming the Customs Union (separate types of raw materials, technological equipment and its spare parts, and investment goods). Taking into consideration that at the moment of SCT formation the customs dues of import goods between Belarus and Russia were unified for more than by 90 %, and among Kazakhstan and those countries – only by 38 %, this transition period was introduced for the adaptation to the new conditions.

For the implementation of conditions of the Customs Code of the Customs Union there were prepared and approved 32 regulating documents under the competence of Customs Code of the Customs Union.

Presently out of 51 international contracts, compiling a contract-legal base of the Customs Union, 38 contracts have already come into force. When the Customs Code of the Customs Union was approved, 8 international agreements, signed earlier, lost their urgency according to which the Republic of Kazakhstan and the Russian Federation stopped the internal governmental procedures (IGP) necessary to be taken in order they became valid.

So, by 1 July 2010 the tasks of the first stage of the formation of a single customs territory were implemented and necessary legal conditions for its functioning in the single system of tariff and non-tariff regulation were created, unified by the standards of customs, sanitary, veterinary and phytosanitary control. At the same time the work is being done on the transfer of those



# Peculiarities of transition period

Irina Pronina,  
A jurist of the Lawyer's Office  
Chalas & partners

forms of control to the external contour of the customs border of the Customs Union.

## - How do Customs authorities manage to set their tasks and challenges?

- Since coming into force of the new Customs Code in 1 July 2010, the Customs officers of the Republic of Kazakhstan will introduce the new notions into practice and will regulate their legal-relationships in a new way. Usual customs processes will be changed as well as their legal origin and meaning.

The simplest thing is – the changes in terminology and it will be necessary to get used to it, for example:

- customs broker will be called as the representative of customs, but the content of the given institution will not be changed practically;

- containers will be attributed to the means of transport, which will help to take away a number of problems concerning control of temporary import of containers that are presently available.

## - Did the idea of the foundation of such a union justify itself? What pros and cons do you see in the activities of the new Customs Union?

- There are even more important changes. There is an article in the new Customs Code regulating the order of detention of goods and their documents during customs control. The number of documents necessary for customs clearance is decreased. There are foreseen such types of payment of customs dues as insurance and guarantees. No licensing of activities is allowed in the sphere of customs activities.

Special simplifications were introduced on declaration of goods for the authorised economic operator, and one of them is the possibility of letting the goods out before the submission of customs clearance with the payment of dues at the moment of the submission of the declaration. It means that there is free delay of payment for the period from 10

to 40 days. Under such conditions the acquisition for a legal person a status of authorised economic operator is possible within a limit of one million euros and if the person is in compliance with the criteria defined by the Commission of the Customs Union – up to 150 thousand euros.

The possibility to declare using one code TN VED for complex objects is one of the significant moments. This novelty is connected with big-scale investors who now are able to import industrial equipment in complexes and even in full plants on more favourable conditions declaring such complexes and plants by one code. The new form of payment of customs dues and taxes is a guarantee agreement.

## - What is the significance of the new Customs Union for the economics of Kazakhstan?

- The Customs Union will improve investment climate in all the three countries, strengthen the situation of our export-oriented companies, create prerequisites for the development and perspectives in the field of the expansion of sales markets and foundation of joint ventures and it will induce and simplify the process of movement of goods. Such dynamics will become attractive for drawing investments and it will stimulate economic activity and increase in cargo turnover. Cooperation within the framework of the Customs Union will beneficially impact on the development of regional market and on the transportation of export goods in the three countries. One more advantage of the Customs Union - is the efficient realization of transit potential of our Republic. Complex and systemic measures taken during the formation of the Customs Union and Single economic environment, will build confidence that the mechanism of functioning of the Customs Union will solve the tasks raised by the heads of the countries concerning the welfare of our countries.

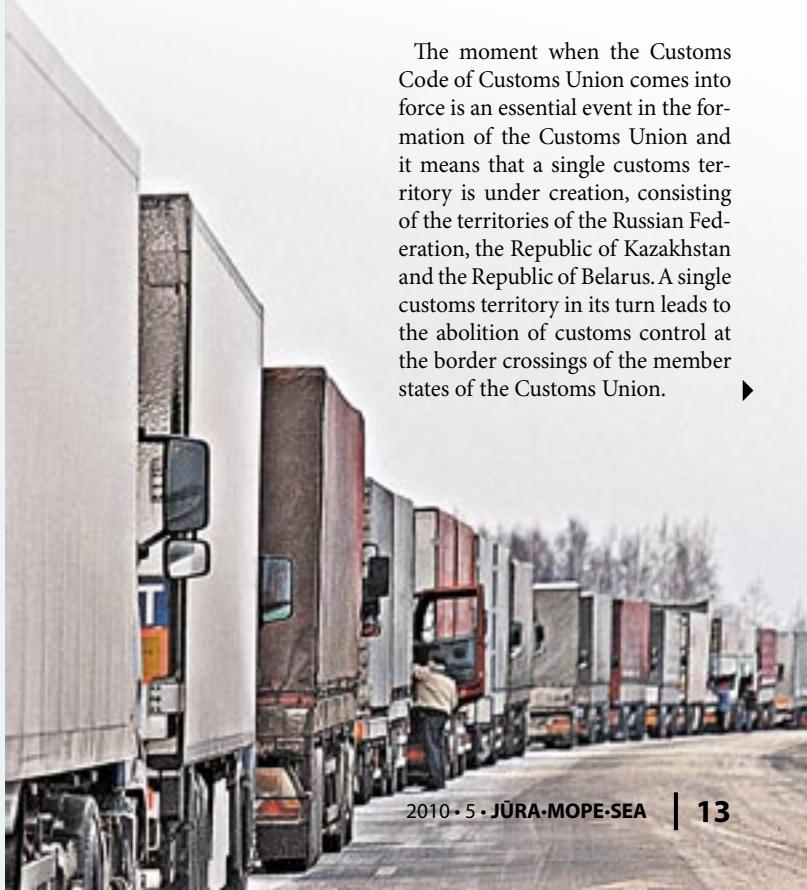
**- Thank you for the answers.**

**Since July the 1st this year a new Customs Code of the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan came into force.**

**As of July 1, the Treaty on the Customs Code of the Customs Union was ratified only by Russia and Kazakhstan.**

**There is still no official information about the ratification of the agreement by Belarus; therefore, the provisions of the new Customs Code are invalid in the territory of Belarus. The existing customs control remains at Belarus border-crossings.**

The moment when the Customs Code of Customs Union comes into force is an essential event in the formation of the Customs Union and it means that a single customs territory is under creation, consisting of the territories of the Russian Federation, the Republic of Kazakhstan and the Republic of Belarus. A single customs territory in its turn leads to the abolition of customs control at the border crossings of the member states of the Customs Union.





Before coming into force of a new Customs Code and the abolition of customs control in the territories of the member states, one of the main aspects of the Customs Union was to introduce a single customs tariff from the 1st of January 2010 in the territory of the Customs Union.

I believe that before the new Customs Code will come into force, the participants of external economic activities should carefully study its provisions in order to follow the changes and avoid unexpected obstacles.

Important matter in the period of significant changes in customs jurisdiction for the participants of the external economic activities is to learn new standards and when they should be applied. Does it mean that the carrier is to be in a hurry even now to get a new certificate for inclusion into the customs carriers register?

In order to avoid such circumstances the Customs Code of the Customs Union (further on – CC CU) has foreseen the provisions for transition period regulating the rights and obligations arising until the new legal acts come into force.

Article 367 of the CC CU determines that the customs agents of the Republic of Belarus, customs brokers of Russia and Kazakhstan, customs carriers, the owners of temporary storage warehouses, customs warehouses and duty-free shops that were founded before the new CC CU, can continue their activities up to six months after the code will come into force.

Speaking more in detail about the carriers we should stress that the above-mentioned six months period is also set for them and they will have to take care of their inclusion into the customs' carriers register until the end of this period taking into consideration the provisions of the new Customs Code.

It should be noted that the procedure of registering in and out of the carriers' register is set separately by the national legal acts of each member state. The certificates witnessing the status of custom's carrier will be issued by the respective customs office

of the Customs Union member state. The form of the certificate will be changed and the changes will be approved by the Commission of the Customs Union. The customs carriers, included into the customs carriers' register before the new CC CU comes into force, will be able to continue their activities under custom's control for six months without the new certificates.

Speaking about the place of registration it is important to note that until the new international agreement, allowing to declare goods in any customs office in the territory of the Customs Union, is validated, the goods are to be declared in the customs office where the declarer is registered.

Speaking about the customs declaration itself we are to say that by the decision of the Commission of the Customs Union an „Instruction on the completion of customs declarations and the forms of customs declarations“ is prepared and will come into force from the 1st of January 2011. Up till that time old declarations will be valid. New form of declaration will be common for all participants – members of the Customs Union. But each state will be able to independently set additional requirements concerning the completion of separate items of the declaration.

Attention should be paid to the fact that in the new Customs Code there are a lot of references to the national jurisdiction of the countries – member states of the Union, which is to be harmonised to the provisions of the CC CU and other international agreements of the Customs Union. Unfortunately, a lot of new legal acts are to be prepared to fill in the gaps in customs jurisdiction in order to ensure sustainable operations of the participants of external economic activities.

For now, the exporters, the carriers and other participants of customs community are to wait for new solutions about the formation of the Customs Union as well as to actively observe the rapidly changing jurisdiction for the further efficient work in the territories of Russia, Belarus and Kazakhstan. ■



## Closer to the client

**International logistics company TL Nika Group is working in Kazakhstan and Lithuania already for the second decade strengthening the economic cooperation between both countries and inducing business partnership and bilateral confidence ideas. What perspectives and what obstacles the founder and the owner of the company *TL Nika Group* Vytautas VARASIMAVIČIUS sees in this partnership?**

### Artificially raised problems are not difficult to solve

**- To international community we declare that Lithuania is a transit state attractive for transportation of cargo between East and West. Your company is an active participant of transit. What problems do you happen to face?**

- Undoubtedly, geographically Lithuania is a favourable transit state. But along those transport corridors we have a lot of competitors, therefore, we are to exert every effort that the cargo would not go along other roads but was transported via Lithuania. We must create favourable conditions for cargo transportation.

Unfortunately, this is not so. As a head of an international logistics company *TL Nika Group*, which is working in Lithuania and Kazakhstan for the second decade, I know the problems that the carriers and logistics specialists of those

countries face. On the other hand, it is not difficult to solve the problems that were raised artificially.

#### **- What are the problems?**

- I'll mention some of them. For example, the transport vehicles that do not comply with standard requirements are not allowed to come to the territory of Lithuania. Transport modes complying with the road traffic requirements of Kazakhstan do not comply with the road traffic requirements of Lithuania. The allowed total length of cargo truck in Kazakhstan is up to 20 m, in Lithuania – the truck with a trailer – only 18.75 m, and a truck with a semi-trailer – 16.5 m.

I would like to say that the transportation of non-standard cargo is artificially complicated. For example, non-standard size transit cargo coming from Europe by ferries is not allowed to enter the territory of Lithuania. So they are transported via Latvian ports, where the law allows transporting it by transit via



# 更接近客户

国际物流集团《TL Nika Group》在经营了十年多时间里不断加强立陶宛和哈萨克斯但经济交流，提倡伙伴以及互相信用新观念。

国际物流集团《TL Nika Group》创办者兼老板维塔斯瓦拉斯纳维丘斯 ( Vytautas Varasinačius ) 先生向读者分享有关于此合作前途的心得。

## 哈萨克斯但陆地港口值得关注

- 陆地港口的主题在哈萨克斯但最近很受关注。预算在2010-2014进行的计划叫做《丝绸之路的复兴》。您对此概念有什么看法？

真是值得关注。陆地港口可以作为可快速地发出300-500公里的在哈萨克斯但的集装箱便利集合点。交通环保、低风险、适当的速度和价格这些都是陆地港口的优点。

陆地港口这概念并不是虚假的。它是因生活条件而来的。最近想当长途驾驶员的年轻人越来越少了。这份工作很辛苦，找到愿意驾驶五千到一万公以及承担宝贵货物责任的人才经常成问题。

### - 建立陆地港口条件是什么？

国家的支持、金融方面的帮助、可靠的轨道、有关于海关手续简化的国际条约。

### - 公司为什么要选择陆地港口来投资呢？

我认为，对哈萨克斯但的陆地港口感兴趣的最可能是海口公司，也就是那些需要货物集装箱的公司。这样的话，那些通过水路送货到哈萨克斯但的公司就有回程集装箱以及可以吸引更多的客户。

## 《TL Nika Group》已在卡拉干达经营

### - 贵公司在卡拉干达开分布是因为要找新客户的关系吗？

我们是为了要更接近我们的客户而在哈萨克斯但首都阿斯塔纳附近的卡拉干达工业中心开了分布和办公室。这是物流集团《TL Nika Group》要进入哈萨克斯但物流市场的主要动作。

### - 贵公司的发出货物集装箱的方向发生了什么样的变化？

客户会更接近物流方，会更快速地可以得到咨询以及物流方所提出的解决方案。而物流方会更接近客户，会更了解要解决的问题。

### - 卡拉干达分部所负责的物流方向有哪些呢？

全世界到哈萨克斯但的。

卡拉干达分部服务对象是哈萨克斯但西北部，也就是哈萨克斯但首都阿斯塔纳、皮特保罗斯克、科克舍套、塞梅伊。

### - 长期经营的阿拉木图分布负责是什么事业？

阿拉木图分布负责的是阿拉木图主要工业中心和哈萨克斯但南部。

### - 谢谢您接受采访。

采访记者：尤利亚·马诺麦特 ( Julija Manomaitė ) 小姐

Latvia. For this reason Lithuania evidently loses the transit of non-standard size cargo.

Conditions are not created at Lithuanian border-crossing zones to change either the drivers or trailers. There are cases when by coming up to Lithuanian border the validity of visa ends for the driver of Kazakhstan. Then the vehicle from Kazakhstan might be driven to the territory of Lithuania by the other driver. But such procedure is over-complicated.

### - How should those problems be solved?

- If transport mode, that is in compliance with road traffic requirements of the state i.e. Kazakhstan, comes to Lithuania to take Kazakhstan cargo, nobody should interfere to do it. If this restriction was eliminated, transit would be induced; therefore, more carriers and logistics companies would be supplied with work. More favourable legal conditions should be created for transportation of non-standard size cargo. It is necessary to allow changing the drivers and transport modes in the neutral territory for both countries.

## Idea of a dry port in Kazakhstan – is worth attention

- Presently there are many talks about the idea of a dry port in Kazakhstan. The project is anticipated to be implemented in 2010-2014 and it is called „Dry port – the rebirth of Silk Road“. What do you think about this idea?

- The idea is really worth attention. Dry port would be a good base to concentrate containers in a strategic place in Kazakhstan, from which the shuttle trains might carry them rapidly with the radius of 300-500 kilometres. Advantages of a dry port are: ecologic transport, low risk factor, good speed and attractive price.

The idea of a dry port is not invented. It was dictated by the life itself. Presently young people less and less choose the profession of a long-distance driver. This work is rather difficult, therefore, there appears a problem where to find people wishing to drive for five thousand or more kilometres and be responsible for expensive cargo.

### - What are the necessary conditions for the creation of a dry port?

- State support, good financing, reliable rolling-stock, and intergovernmental agreements connected with quick customs procedures.

### - Why should the companies be interested to invest into a dry port?

- I think that port companies in Kazakhstan should be interested in a dry port, i.e. those companies that need cargo. In this case those companies that transported the cargo to Kazakhstan brought by ships should have the return cargo and more clients.

## TL Nika Group in Karaganda

### - Did the search for new clients induce you to open a representative office of your company in Karaganda?

- We founded a representative office in the industrial centre Karaganda which is not far away from the capital of Kazakhstan Astana and opened an office there in order to be closer to our clients. It is the biggest step of TL Nika Group in strengthening the transportation market of consolidated cargo of Kazakhstan.

### - How will the cargo transportation directions of your company change?

- The client will be closer to the logistics specialist; he will be able to get comprehensive consultations and suggested solutions. Logistics specialist being closer to the client will be able to go deeper into the problems that are to be solved.

### - What cargo flows will the representative office in Karaganda control?

- Consolidated cargo flows from all over the world to Kazakhstan.

Karaganda bureau will serve North Western part of Kazakhstan, i.e. the capital Astana, Petropavlovsk, Kokchetau, Semipalatinsk

### - What sphere of activities will remain for already long existing representative office in Almaty?

- Almaty bureau will serve one of the biggest industrial cities Almaty and the Southern part of Kazakhstan.

### - Thank you for the interview.

- Interviewed Julija Manomaite



# Sventoji seaport is getting ready for the rebirth

**A calm resort Sventoji, located on the Baltic Sea coast, is waiting for big changes. The Government and the Seimas of Lithuania took a legal decision on the revival of Sventoji seaport. The construction works are planned for 2013-2015.**

*Jelena Listopad*

## Excursus to the history

Old Sventoji port was mentioned in historical written sources for the first time (the sources mention 1685), when the first breakwaters were built, internal water territory of winter port was formed and dredged and the quays were constructed.

In 1690 the port was given the name of Janmarienburg to the honour of the king and the queen Jan III Sobieski. In 1921, following the Versailles agreement, Klaipeda was transferred to the states-winners; French, English, Italian and Japanese authorities managed Klaipeda port and Sventoji port remained the only access to the sea of the independent Lithuania. Lithuanian government took a decision to construct there a commercial 7-8 m deep port protected by northern and southern breakwaters.

In 1923 after the rebellion Klaipeda port was transferred back to Lithuania, which corrected the construction project of Sventoji port that started in 1925 and continued for 12 years. Sventoji port was the berthing place for small fishing ships. Quite often there used to call pleasure boats and sail boats livening the steady life of fishermen's settlement. Then the northern and the southern breakwaters were built, internal water territory was cleaned and dredged, there were installed even two winter basins and narrow-gauge railway was built.

In 1939 Lithuanian government decided to continue the unfinished construction of Sventoji port, as Lithuania again lost Klaipeda port as the result of annexation by Germany. In this year the southern breakwater was completed, which still exists, the water territory of the internal port was dredged up to 6 m. Namely at the new southern breakwater there was berthed the only navy ship of the independent Lithuania, which in 1918 was named after the president Antanas Smetona.

But the World War II finally stopped the construction works. After the War, when Klaipeda was returned to Lithuania, Sventoji port lost its importance and started to gradually faint. Nobody dredged the water territory and the en-

trance channel and they were silted to such extent that now local fishermen have to drag their boats themselves, in order to sail out to the sea.

## The port will be multi-functional

The idea to reconstruct Sventoji seaport was raised even in the middle of nineties. There was a lot of arguing what the second port of Lithuania should be. There were times when they discussed possibility of the construction of cargo terminals and creation of a logistics centre. But since all the efforts were concentrated on the expansion and modernisation of Klaipeda port, it was decided to postpone the reconstruction of Sventoji port for some time. Now the time has come, the more so that the EU Directive requests from each state of the Baltic Sea region to develop harbours for ships every 30 miles of coastline.

"The Law on the reconstruction of Sventoji seaport was promulgated by the Seimas of the Republic of Lithuania in 2008, and there is no detailed description how the port should look like. Now we have got the precise concept: it will be a multi-functional port with 494 berthing places for fishing, pleasure, small cruise ships, for yachts and sail-boats, and for port fleet serving Butinge oil terminal. The water depth of the fairway will be no less than 6-7 meters. The value of the project – is 53 million EUR. Part of the funds will be allotted by EU and the money for the commencement of the reconstruction is already reserved. But now it is difficult to say what share of financing EU will take in percentage. If it covers the maximal sum, i.e. 85 %, we will have to invest 8 million EUR – this sum is significant," says the director general of Klaipeda State Seaport Authority Eugenijus Gentvilas.

Spanish companies *Alatec* and *Ardanuy*, according to interstate agreements, executed the investigations on the possibilities of the reconstruction of Sventoji seaport. They submitted seven alternatives for Klaipeda State Seaport Authority for the reconstruction of the port and one of them was selected as more acceptable and realistic. As Mr. E.Gentvilas said, the main criteria were the economy, environmental friendliness and functionality.





E. Gentvilas



B. Gailiusis



V. Slauteris



V. Stalmokas

## Last word – to Lithuanian specialists

But even this alternative is not the final one. The laboratory of professor Brunonas Gailiusis under the Institute of Energy of Lithuania is to make EIA.

„We started the work in spring and in a year we are to submit the report on the impact of port on environment. Beside the alternative prepared by the port authority, we are to investigate two more alternatives as the minimum and choose more economic and ecological model. On the basis of our recommendations technical projects for the reconstruction of breakwaters, dredging and construction of infrastructure will be prepared,“ spoke about his plans professor B.Gailiusis – the prominent specialist in this field.

Engineering-geological investigations are executed by the company *Geoprojektas*, which is also of great authority in that field. The company for two decades is executing investigation works for the construction of hydro-technical structures in the ports of Russia, Latvia and Lithuania.

„Since last year we are executing engineering-geological investigations in 7 hectares of internal and 15 hectares of external water territory of Sventoji port as well as in 8 hectares on land territory and without those investigations it is not possible to start project-designing of port reconstruction works - new breakwaters, new quays and infrastructure constructions. The work is complicated as it is executed in shallow waters – the entrance channel and the water territory is extremely silted. We make borings up to 20-40 m in depth, take samples of ground and determine their rated geotechnical characteristics in laboratories. It is necessary to make more than 80 borings. The main goal of investigations – is to get reliable information about the bowels of ground, about physical-mechanical peculiarities of ground, background for calculation of reconstruction and construction of entrance channel, stability of protective constructions and risk assessment in compliance with the requirements and recommendations of EAU-2004. According to the preliminary data we may confirm that the above territory can be attributed to the complicated level of geotechnical category,“ - told the director of the company *Geoprojektas* Arturas Slauteris.

## Navigation for yachts will be opened in a year

Presently those large scale investigations and other preparatory works before the commencement of reconstruction of Sventoji port are going on and Klaipeda State Seaport Authority in parallel is preparing the eastern part of Sventoji port for the accommodation of yachts and small ships. This event is planned for the 1st June 2011.

„We could have calmly waited for 2013, but we decided that after some additional works the port would be able to accommodate small ships next season. We have already made bathymetrical measurements, we are preparing technical documents for the cleaning of part of internal water territory and dredging of entrance channel where the water depth is only 40 cm, we are

working on the strengthening of the eastern berth where yachts are going to be moored temporally,“ said E. Gentvilas.

The Mayor of Palanga Vytautas Stalmokas supports the idea of Klaipeda State Seaport Authority.

„We are impatiently waiting for the time when the reconstruction of Sventoji port starts. It will create new opportunities for the development of tourism, new jobs will be created in Sventoji and Palanga. The decision of the Port Authority to open a harbour for yachts and small ships for next summer season is especially correct, I think. We will do everything on our side for the development of infrastructure – we are to be ready for tourists flow and need to start preparing for that today,“ V.Stalmokas thinks. ■





# 石湾托港口准备复活

叶列娜-利思托帕得 (Elena Listopad)

安静的疗养小城石湾托在波罗的海等待巨大的变化。政府与立陶宛国会做了决定关于复活石湾托港口。

关于复活的施工将计划  
2013-2015年。

## 按历史

旧石湾托港口第一次出在古代文字中（根源提1685年）当时已建筑第一批防波堤，已构成和加深水域内冬港口，建筑码头。

1690年港口授予名称为女王与王燕III锁别色(Jan III Sobieski)“烟玛丽恩布格”(Janmarienburg)。1921年按未尔萨利协议Klaipeda送给胜利者国家，在Klaipeda港口进行工作法国，英国，意大利与日本政府，石湾托作为立陶宛只有一个港口能下到海。立陶宛政府决定在这里建立7-8米深度商业港口和东南保护防波提。

1923年Klaipeda 港口暴动后会给立陶宛，这影响石湾托港口建筑计划，已开始1925年和延长12年。石湾托港口作为小钓鱼船的站。有时也来过帆船和其它等船、当时建立南和北防波提、清洁和加深水域，甚至装备两个冬游泳池和窄轨铁路。

1939年立陶宛政府再决定继续建筑没完成的石湾托港口，立陶宛又丢失Klaipeda港口应为跟德国合了并。当年建立了南防波堤，至今还存在着呢，加深水域内港口到6米。就是在新南防波提旁边泊独立立陶宛的军舰、1918年名称为总经理“安塔那色-色灭通”但是已开始第二世界战争绝对停止港口施工。战争后Klaipeda交换立陶宛之后，石湾托港口丢失自己的意义。水域和渠道没人清洁，至今本地钓鱼者为了下海得把自己船拉出来。



## 港口将会多功能

石湾托港口复活的想法90年代时出来的。立陶宛港口将应该会怎么样有了无数的争论。有一次甚至讨论在这儿建立载重终端和成立采购中心。但是应为都关心关于发展和扩展Klaipeda港口，石湾托港口的重建临时停止了。现在这时间到了，而且按照欧洲联盟指示从波罗的海的每国家要求装备船站每30公里海岸线。

2008年立陶宛国会发布的重建石湾托港口法没有详细说将会怎么样子的。现在有一个清晰的概念，这将会多功能港口 有494泊站，为了接受钓鱼船，旅游船，游艇船，帆船，船队助给布挺给石油终端服务的。渠道深度不超过6-7米。项目费用 53百万欧元。费用一部分投资欧洲联盟，开始建筑费用已约定了。但今日欧洲联盟投资资金



比例会多少还难说，意思是如百分之85%，我们需要投资8百万欧元，这笔钱确实也不少，说Klaipeda国际港口首张Eugenius Gentvilas。

石湾托港口的重建想法按照国际合约，被西班牙公司《Alatec》和《Ardanuy》研究的。他们给Klaipeda港口提出7个施工计划，从这些选了一个比较合适的和现实的选择。按Gentvilas说的，主要标准是成本，对环境温和的影响，多功能。

## 最后决定由立陶宛专业来定的

但是这想法不是固定的。在教授Brunonas Gailiusis 的实验室立陶宛能源研究所要求进行对环境影响的评估。“我们在春天开始工作，一年必须提交一份关于港口对环境影响报告书。除了首长选定的选项，至少要考虑另外两个备选方案，并选择最经济和环保模式。根据我们的建议基础上，将提供给失谐防波堤技术设计，疏浚工程和基础设施” - Gailiusis 教授分享了他的计划，在这一领域最大的专业。

工程与地质调查所进行“Geoproektas”公司，在各自的领域大的权威。它20年在水工建筑物施工测量在俄罗斯，拉脱维亚和立陶宛的港口经验。

“我们从去年进行地质工程在7公顷的内，外的15公顷石湾托港口，以及8公顷的土

地，但却没有使它无法着手恢复的端口设计 - 新商场，新码头，建设基础设施。这项工作是困难的，因为是在浅水 - 入口通道和水域的严重题写。一阵阵- 赖姆斯井至20 - 40米，那里提高土壤样品到实验室检查，并确定其计算岩土特征。超过80打井。该研究的主要目的 - 获取有关地球，土壤的物理和力学性能的肠子可靠的资料，为重建和方法的渠道，阻隔结构和风险的要求和欧亚联盟- 2004建议根据评估，稳定施工计算依据。据初步数据已经可以说，这个地方属于岩土类“复杂程度， - 说Geoproektas”总经理Arturas Slauteris。

## 游艇船导航 一年后开放。

然而，这些大规模的研究，由石湾托港口开始的其他筹备工作，同时Klaipeda港准备石湾托东部港口接收游艇和小型船。本次活动是定于2011年6月1日。

“我们可以安全地等待，直到2013年，但决定后一些额外的工作很可能在下个赛季的港口接收小船。已经有水深测量，准备技术文件为清洁海域和深化内部通道的入口在那里40厘米深度，以加强东码头，这将是暂时停泊游艇， - 说Gentvilas。Klaipeda港首张的想法热烈表示支持Vitautas Stalmokas 帕兰加市市长。“我们期待着，当复兴石湾托港口。这

对旅游业发展的新机遇，这是新的就业机会石湾托和帕兰加。由首张决定明年夏季开放港口为游艇和小型船舶，我觉得是非常正确的。就其本身而言，会做一切可能的为发展基础设施- 需要准备来大数的游客，准备从今天开始”， - 说Stalmokas。 ■





# Competitiveness during the Economic Downturn: a Standpoint of Klaipėda Port

**Thanks to the natural development of economic trading patterns and its geographical location, Lithuania is an important transit transportation hub of the region. A significant role is played by country's only port of Klaipeda which generates approx. 18 % of Lithuania's GDP.**

Economic fluctuations, increasing volumes of maritime transportation, and fierce competition force the ports to make rapid operational and administrative changes. Klaipėda port having made adjustments during economic recession proved that the insightful vision and right decisions were taken.

Before the worldwide economic downturn, throughout 2005 – 2009 the maritime trade in Klaipeda port enjoyed the growth by 28 % (from 21.8 mln. t. up to 27.9 mln. t respectively), compared with +11.9 % (from 267.6 mln. t up to 299.4 mln. t) in the eastern Baltic ports.

There has been tight competition among the Baltic state ports of Klaipeda, Tallinn, Riga and Ventspils. Klaipeda port takes over 9 % of total cargo turnover of the Baltic state ports; in Riga and Tallinn it is slightly more: 10 % and 11 % respectively. However, Klaipeda port distinguishes itself for the highest growth of the maritime trade: from 15 mln. in 1999 up to 30 mln. in 2008, which unequivocally proves an increasing importance and influence of Klaipeda within the range of the Baltic state ports.

## Competitiveness during the economic recession

The uniqueness of Klaipėda is a multipurpose (37 specialized terminals), a deepwater (-15 m.) and ice-free port, which provides all maritime business services. Klaipėda can accommodate vessels with the length of 315 m. and with the max. draught of 13; tankers with 150.000 DWT and dry cargo-carriers with 80.000 DWT.

The port enjoys the steady growth of cargo volumes. The record cargo turnover of 30 mln tons was reached in 2008. The economic slowdown slightly affected the turnover in 2009: 27.9 mln. tons are handled (6,7 % decrease compared to 2008). However, this was the second best result throughout the history of the port.

In contradiction to what is anticipated during an economic decline, the recession has played the role of catalyst in Klaipėda port development. During 2009 – 2010 a radical decline of construction material and labour costs was observed. For this reason, large scale infrastructure projects and dredging works are executed and the latest technologies are implemented. The port ingeniously uses the period of crisis for its development: over 174.1 mln. Euros will be invested in the port infrastructure throughout 2010 – 2012.

## The implementation of the outer (avant) deep-water port project was launched

Constant growth of cargo flows, intensified navigation, larger vessel tonnage, and increasing number of vessels makes the port realize the long-term port expansion projects. The existing territory of the port, which is historically situated in the neighborhood of the city, is intensively used for stevedoring operations; thus the termi-

nals / warehouses cannot be expanded because of the limited area. Klaipėda port development requires larger territories, greater water depth, and wider navigation channel.

Considering the long-term port expansion, the most feasible option is proposed - *the outer (avant) deep-water port*. The future port with the natural depth of 17–17.5 m could be established in the northern part, next to the port entrance: an artificial island (1.5 km long and 700 m wide) would be constructed 350 m offshore from the coast; the reclaimed area would have road and railway access linked to the existing port.

This year, *the Feasibility Study and the Environmental Impact Assessment (EIA)* of this project will begin. For that purpose, the EU co-financing of TEN-T fund amounting to 50 % was granted. Having completed these works, the comprehensive market study will determine the actual construction of the port.

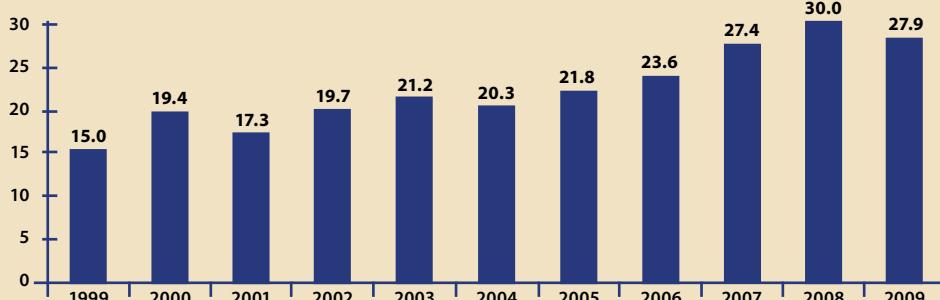
## The container distribution hub to serve the Baltic Sea is being established in Klaipėda

In 2008 *Terminal Investment Limited* which is closely related to *Mediterranean Shipping Company* (MSC) acquired *Klaipėdos Smeltė* stevedoring company. The new owners of the company plans to establish *the container distribution hub* for the Baltic Sea region. The company's container sites are being expanded and the port waters are dredged till -14.5 m. Widening of the turning basin is scheduled for 2011. Having completed the reconstruction, the company, with the capacity of 700 000 TEU's, will be capable of accepting ocean container ships and making the distribution within the Baltic Sea.

## Alongside with infrastructure development, the competitiveness of the port is being increased by reducing the port dues

In 19 March, 2010 the amendments of the Regulations of Klaipėda Port Dues came into force, which provided for more favorable conditions for ro-ro, ro-pax, container and cruise vessels. Since then, thanks to the decrease of the port dues, 2 new ro-ro lines started to operate in the port. According to the statistics of the 1st half-year, the growth of ro-ro volumes in tons increased by 37.2 % compared to the respective period of 2009.

The integrity of all components plays a key role for the port competitiveness: well-developed infrastructure, effective storage operations and modern facilities, flexible port dues system and highest level of services. The credibility of the port is proven by its clients: during the 1st half of the year, 15.012 mln. tons of cargo were handled, which makes an increase of 14.4 % compared to the respective period of the last year. ■





# Klaipeda is a leader among Baltic ports

## Cargo handling in the eastern Baltic Sea ports, thousand tonnes

Port	Turnover		Change %	Difference %
	2009 01-07	2010 01-07		
<b>Total:</b>	<b>70,361.6</b>	<b>73,835.1</b>	<b>4.9</b>	<b>+3,473.5</b>
Tallinn	18,170.1	21,053.5	+15.9	+2,883.4
<b>Klaipeda</b>	<b>15,381.9</b>	<b>17,448.5</b>	<b>+13.4</b>	<b>2,066.5</b>
Riga	17,217.9	17,280.5	+0.4	+62.6
Ventspils	17,177	15,680	-8.7	-1,497
Liepaja	2,414.7	2,372.6	-1.7	-42.7

## Container handling in the eastern Baltic Sea ports, TEU

Port	Turnover		Change %	Difference %
	2009 01-07	2010 01-07		
<b>Klaipeda</b>	<b>144,369</b>	<b>164,235</b>	<b>+13.8</b>	<b>+19,866</b>
Riga	101,624	139,103	+36.9	+37,479
Tallinn	78,820	87,953	+11.6	+9,133
Liepaja	589	770	+30.7	+181
Ventspils	380	0	-100	-380

## Container handling in the eastern Baltic Sea ports, TEU

Port	Turnover		Difference %
	2009 01-07	2010 01-07	
Primorsk	45,023.8	no data	-
Saint-Petersburg	27,527.5	no data	-
Tallinn	18,170.1	21,053.5	+15.9
<b>Klaipeda</b>	<b>15,381.9</b>	<b>17,448.5</b>	<b>+13.4</b>
Riga	17,217.9	17,280.5	0.4
Ventspils	17,177	15,680	-8.7
Liepaja	2,414.7	2,372.6	-1.7

**Klaipeda port** is further on leaving behind the neighbouring Riga and Ventspils ports – according to the stevedoring volumes of January–July this year. Klaipeda port was surpassed only by the joint Tallinn port.

During the above period 17.4 million tons of seaborne cargo was handled in Klaipeda port, i.e. by 13.4 percent more than during the same period 2009. Such result was predetermined by the increased stevedoring volumes of natural and chemical fertilizers (+1,447.9 thous. t), ro-ro cargo (+637.8 thous. t), containerised cargo (+447.9 thous. t), minerals and building materials (+166.6 thous. t).

According to the types of cargo there mostly increased bulk and dry bulk cargo volumes (34.1 percent) and it made in total 6,587.4 thous. t (or 37.7 percent of the total cargo turnover in the port). General cargo volumes increased by 28.5 percent. Stevedoring volumes of this group of cargo made 5,416.1 thous. t (31 percent). Liquid cargo volumes decreased by 13 percent, and the total stevedoring volume is 5,444.9 thous t (31.2 percent).

Klaipeda port improved 2009 stevedoring volume of containerised cargo. During January – July this year 164,235 TEU was handled, i. e. by 13.8 percent more than during the same period last year.



Klaipeda port.

Group of cargo	Turnover		Difference %
	2009 01-07	2010 01-07	
<b>Total</b>	<b>15,381,976.3</b>	<b>17,4448,529.8</b>	<b>+13.4</b>
Bulk and dry bulk cargo	4,911,789.6	6,587,478.4	+34.1
General cargo	4,213,802.8	5,416,148.3	+28.5
Liquid cargo	6,256,383.9	5,444,903.2	-13

21,053.5 thous. t of cargo was handled in **Tallinn port**, difference +15.9 percent or +2,883.4 thous. tonnes. Oil and chemical products make 69.2 percent of the total turnover of this port.

4,208 ships called Tallinn port, difference -0.8 percent or -32 ships.

4,594 thousand passengers were served, difference +19 percent or +737.9 thous. passengers.

17,280.5 thous. t of cargo was handled in **Riga port**, difference +0.4 percent or +62.6 thous. t. Stevedoring volumes of coal this year make -39.2 percent. In 2009 8,610.7 thous. t of coal was handled and it made 50 percent of the total cargo turnover in the port.

446.3 thousand passengers visited Riga port, difference +10.2 percent or +41.5 thousand.

15,680 thousand tons of cargo was handled in **Ventspils port**, difference -8.7 percent or -

1,497 thous. t. Oil products make the greatest part – 55 percent.

Passenger transportation. The number of passengers served in Ventspils port made 10.3 thousand, difference +22.1 percent or +1.8 thousand.

997 ships called the port, difference -9.1 percent or 100 ships.

2,372.6 thous.t of cargo was handled in **Liepaja port**, difference -1.7 percent or -42.1 thous. t. Grain made the biggest part in stevedoring volumes – 30.8 percent.

*Prepared by J. Klejevskaja  
from the information of KSSA*



# Empowering supply chain ecosystems



Mark Millar

**Logistics industry veteran Mark MILLAR leverages over 20 years of global experience to provide independent Consulting, Education and Advisory services that create value for clients by improving the performance of their logistics and supply chain activities in China and the Asia Pacific region.**

**Acknowledged as an industry thought leader, Mark has participated as Speaker, Chairman or Moderator at more than 100 supply chain conferences in 16 countries, and his articles are regularly published in four languages.**

**He serves on the advisory board of some leading organisations and Mark's industry contributions have been recognised with several accolades, including being named in the "Who's Who of Power Players in Supply Chain Management in China", the "Pro's-to-Know Thought Leaders in Supply Chain" and as "One of the most Progressive People in World Logistics".**

**Contact him at mark@markmillar.com**

**With the financial rollercoaster of 2009 behind us, the signs of economic recovery are welcome by all - albeit with a healthy amount of caution.**

**Whilst the last eighteen months have seen substantially reduced volumes of cargo moving throughout global supply chains, the globalization of trade continues to expand – fuelled by the ever changing dynamics of production locations mixed with the vibrant economics of various different consumption markets - together with the continuing proliferation of multi lateral trade agreements.**

**Global supply chains have consequently become more and more complex, whilst also becoming increasingly volatile. This is why, 'Sense & Response capabilities are becoming a progressively more critical attribute of effective supply chain management.**

## Back to Basics

Amongst all the complexity and volatility, let's remind ourselves of the fundamental objectives of supply chain management – to manage the efficient and effective flow of four critical elements throughout the ecosystem: Goods, Services, Funds and Information.

And whilst managing these flows



of goods, services, funds and information, we are continually striving to balance the optimization of three key performance metrics: Speed, Cost and Quality.

All sounds rather straight-forward, however in reality the combination of complexity and volatility make global supply chain management both exciting and challenging, but never boring.

As we continually try to juggle speed, cost and quality we realize that all three elements cannot be optimized simultaneously!

One of the three will always have to be compromised to some extent – in order to optimize the other two elements. For example, if the solution is fast and cheap, then we will likely have to compromise on the quality. Likewise, if we require top quality and high speed, then it is unlikely to be the lowest cost solution.

Hence the perpetual challenge of supply chain optimization – finding the right balance between speed, cost and quality that is appropriate for the circumstances of any particular supply chain scenario, which of course will vary frequently and on an irregular basis.

Sense & Response capabilities come into play when external dynamics impact the supply chain ecosystem – for example the urgent need for retail shelves in the USA to be restocked during the holiday season, resulted in toys being air-freighted from Hong Kong to USA – compromising cost, in order to maximize speed. Another example is the current practice of Slow Steaming adopted by the shipping lines - unwelcomed by the shippers – which compromises speed, in order to optimize costs.

## Collaboration

Let's explore another of the factors empowering global supply chain ecosystems – Collaboration, something that almost everyone is talking about, but that very few are doing successfully.



**Holistic Supply Chain Objectives  
- efficient and effective flow throughout ecosystem**



The findings of a recent survey conducted by the Confederation of British Industry (CBI) suggest that one of the impacts of the financial crisis will be a greater need for, and interest in, collaboration. In its report "The Shape of Business - The Next 10 Years", the CBI predicts that companies will have to reorganize and re-examine their approach to working with their suppliers in order to increase efficiencies as well as avoid supply chain collapse.

Complex globalised supply chains involve numerous suppliers, manufacturers and service providers, such that whatever impacts one "link" can affect the whole supply chain ecosystem. To execute a supply chain efficiently, the participants need to work together and that usually requires open information sharing between all the partners throughout the supply chain – something that most participants are reluctant to do.

As modern supply chains begin to resemble more of a complex ecosystem rather than a linear chain, suppliers, manufacturers and service providers that work together for one client's supply chain, may in fact be competing against each other for another client's business.

Indeed, whilst each company has their own supply chain ecosystem – over which they have control, that same company will be a partici-

pant in another company's supply chain ecosystem and likely will be a component of several other supply chain ecosystems.

Companies have a natural reluctance to discuss their business and reveal information to any outsiders, but economic reality may force companies to collaborate in order to win business because the end customer demands it. Many of the world's Fortune 500 companies – particularly in high tech electronics and consumer retail sectors – insist on the collaborative approach throughout their supply base.

Transport Intelligence (Ti) of the UK, recently reported that a number of logistics service providers have stated that they would consider collaborating with a competitor "but only if this is managed by a neutral third party", with strict confidentiality policies in place.

The findings of the Transport Intelligence survey, reported at the Multi Modal exhibition in April, concluded there are four types of collaboration in the transportation and logistics sector:

#### **Partnership Collaboration**

- between logistics companies in order to extend geographical coverage and leverage operational synergies

#### **Collaboration**



#### **Customer Collaboration**

- between two or more buyers, specifically to leverage economies of scale for purchasing of products or services

#### **Competitor Collaboration**

- between competing manufacturers, to seek efficiency gains and leverage operational synergies to secure cost reductions

#### **Supplier – Customer Collaboration**

- described by Ti as 'normal business relationship', whereby both parties participate in open sharing of information

Whatever the type of collaboration, our 'new normal' of complex-

ity and volatility will require more of it – in order for companies to become better positioned to effectively deal with the challenges ahead and to be able to sense and respond to ever changing supply chain dynamics.

One of the many challenges for today's supply chain professionals is to learn the art and science of practical collaboration, further empowering global supply chain ecosystems. Typically this involves yet another balancing act – that of leveraging partners for economies of scale and combined competitive advantage, whilst protecting organizational assets, including human capital, tribal knowledge and proprietary customer intelligence.

後勤

# 扩能供应链生态系统

## 物流界老将 Mark Millar

拥有超过20年的丰富经验，提供独立咨询，教育培训和顾问服务，帮助客户提高企业物流效率，并在中国和亚太地区组织各种供应链活动，协助客户创造价值。作为业界公认的思想领导者，Mark曾到访16个国家，参加过100多个行业会议，并担任演讲嘉宾，主席或主持人，他的文章定期以4种语言发表。Mark现担任多个组织的顾问工作，他对物流行业作出贡献已获得多次嘉奖，包括曾被“Who's Who of Power Players in Supply Chain Management in China”和“Pro's-to-Know Thought Leaders in Supply Chain”提名，以及被称为“世界物流最进步人士之一”。

Mark Millar 电子邮箱：[mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)

年的金融海啸渐渐离我们远去，尽管仍存在诸多善意的警告，但所有人都不会拒绝经济复苏的种种迹象。

过去18个月里，虽然看到全球供应链货物量大幅减少，但是由于生产地的不断变化带来的推动力，加上各种不同消费市场的大幅波动，连同多边贸易协定的持续扩散，贸易全球化仍在继续扩大。

全球供应链也随之变得越来越复杂，同时也变得越来越不稳定。这就是为什么创新意识和反应能力正逐步成为有效管理供应链更为重要的标准。

## 基本要素

在所有的复杂性和波动性中，让我们回想一下供应链管理的基本目标 – 快速有效的管理整个供应链系统的四个关键要素：货物、服务、资金和信息。

而管理好货物，服务，资金

和信息等这些要素，我们需要不断努力平衡三个关键绩效指标的优化：速度，成本和质量。

所有这些听起来都相当简单，但在现实中，复杂性和波动性的结合使全球供应链

# empowering superior performance in supply chain and logistics

Leveraging more than 20 years of international experience to provide independent Marketing, Consulting, Education & Advisory Services

[www.emm-power.com](http://www.emm-power.com)

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

Delivering Knowledge. Developing Expertise. Extending Market Reach. Improving Business Performance.

For more information, contact [marketing@emm-power.com](mailto:marketing@emm-power.com)

管理既令人兴奋又富有挑战性，永远不会乏味。

当我们不断的尝试通过速度、成本和质量来变戏法时，我们意识到这三个要素不可能同时被优化！

为了优化其他两个要素，其中一个要素在一定程度上将不断妥协。举例来说，如果解决方案快速且廉价，那么我们可能不得不在质量上妥协。同样，如果我们要求高质量和快速，那么它不太可能是一个最低成本的解决方案。

因此，供应链优化永恒的挑战是 - 在任何特定的供应链环境下，找到速度、成本和质量之间适当的平衡，当然这将会频繁且无规律的变化。

当外部动态影响供应链生态系统时，意识和反应能力开始发挥效用 - 例如在节日期间美国的零售货架迫切需要上货，导致玩具从香港空运至美国 - 为了最大限度的提高速度，必须向成本妥协。另一个例子是目前被航运公司采用，但不受货物托运人欢迎的慢运方法 - 为了优化成本，向速度妥协。

## 协作

让我们来探讨一下全球供应链生态系统的另一因素 - 几乎每个人都在谈论协作，但很少有人做成功。

由英国工业联合会（CBI）最近进行的一项调查结果表明，金融危机的影响之一是对协作产生更大的需要和兴趣。在报告《商业形态 - 未来10年》中，英国工业联合会预计，为了提高效率以及避免供应链崩溃，企业将不得不进行重组及重新审视与供应商的合作方式。

复杂的全球化供应链涉及众多供应商，制造商和服务提供商，这样，其中任何一个环节都可以影响整个供应链的生态系统。要有效执行一个供应链生态系统，所有的参与者都需要同心协力，在整个供应链中所有合作伙伴都需要信息共享 - 这是大多数参与者都不愿做的事情。

当现代供应链的运转开始像一个复杂的生态系统而不是线性链时，供应商，制造商和服务提供商将共同为一位客户提供服务，实际上可能

会为了争夺另一位客户而相互竞争。

的确，虽然每家公司都拥有自我控制的供应链生态系统 - 然而这一家公司也会是另一家公司供应链生态系统中的参与者，并且很可能将成为其他一些供应链生态系统的组成部分。

企业不愿意讨论自己的生意以及向外界透露任何信息，但因为客户需要，现实可能会迫使企业进行合作来争取生意。世界上许多财富500强企业，特别是高科技电子和消费品零售行业，坚持合作将贯穿于整个供应链。

英国运输情报（TI）在最近的报告里称，一些物流服务供应商们表示他们将考虑与竞争对手合作，“但这将由一个中立的第三方来管理”，并且制定严格的保密条例。在英格兰伯明翰举办的Multi Modal展览中，TI的调查结果显示运输和物流的合作类型有四种：

## 协作伙伴关系

- v物流公司之间为了扩大地

域覆盖面及优势协同合作

## 客户合作

- 两个或更多买家，利用经济规模来采购产品或服务

## 竞争者合作

- 制造商之间为了寻求高效和优势协同合作，来确保降低成本

## 供应商 - 客户的合作

- TI形容这个为“正常的关系”，参与双方信息共享

不管是什类型的“新的正常状态”下，复杂性和波动将会更多一些 - 企业会有更好的定位来有效的应对未来的挑战，并能够意识和应对不断变化的供应链。

今天供应链专业人士面对的诸多挑战之一是学习合作的理念和艺术，进一步扩大全球供应链生态系统能力。通常这会涉及到另一个平衡法则 - 利用合作伙伴扩大经济规模并综合竞争优势，同时保护企业资产，包括人力资源，专业知识和客户情报。



# 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





# The one absent in the exhibition, is absent in business too

*Julija Manomaite*

**The organisers of exhibitions like the flying phrase: "The one absent in the exhibition, is absent in business too". And there is truth in it. According to the investigation data, 50% of visitors go to exhibitions to see new products and achievements; 57% - persons who are in charge of purchasing at the exhibitions and acquire goods and services; 60% of the visitors are decision-makers in sales able to restore in their minds the visual image of the example; 81% of visitors gather the latest information about the achievements and development tendencies of the industry; 90% of visitors use the information accumulated at the exhibitions to decide what goods and services to buy. For those who offer goods and services – or participate in exhibitions – it is a large-scale, purposeful and extremely effective promotion campaign. JURA MOPE SEA gives an overview on exhibitions and conferences where the journal took an active part and supported them.**

## Jubilee TransRussia 2010

In Moscow, the capital of Russia, there took place the 15th *TransRussia 2010* exhibition and conference and the organisers were happy with the greater number of participants and activities comparing to previous events, which allowed concluding that transport market was recovering.

More than 500 companies from 33 countries of the world expressed their wish to participate in the jubilee *TransRussia 2010* events.

A lot of companies such as Beluga Shipping, CD Cargo, Cronos, Deutsche Bahn Mobility, DFDS Lisco, Estonian Railways, Fahrfaaren Sasnitz, Finnlines, Flanders Investment & Trade, Liebherr, Panalpina World Transport, Eurosib, Ukrferi, Kriukov wagon plant, Kokolos, the ports of Antwerp, Gothenburg, Helsingburg, Kotka, Monfalkone and Tallinn and others are participating in those events from the very beginning – since 1996.

80 new exponents had their stands at the exhibition.

Germany, Belgium, Italy, Finland, Lithuania, Latvia, Estonia and Belarus presented their transport achievements in joint stands that were always full of visitors.

14730 specialists visited the exhibition in four days.

Minister of Transport of Russia Igor Levitin, opening the jubilee events stressed that *TransRussia* exhibition and conference had already become as one of the most authoritative place d'armes for discussions where the strategy of transport branches were being modelled.

During three days of the conference there were discussed the matters of Russian transport development, transport potential of the Baltic region, port infrastructure development, cargo transports by land and sea, supply chain management, logistics centres, border crossing throughput, telecommunications and information technologies, their significance for the development of transit, peculiarities of transportation of hazardous goods and others. More than 300 delegates from 20 countries took part in the conference.

## *TransBaltica 2010* in Vilnius and Riga

Every other year held international exhibition and conference in Vilnius, the capital of Lithuania, *TransBaltica 2010*, naturally, does not meet the scale of the event in Russia. This year 54 companies from Lithuania, Estonia, Poland, Belgium, France, Germany, Austria and Kazakhstan took part in it.

The companies in individual and joint stands presented transport and logistics services, the systems of intellectual transport, traffic and public transport management and control systems, navigation and GPS systems as well as storage equipment.

Great attention was paid for road traffic safety and ecology. The visitors could test the endurance of imitational equipment of safety belts and make themselves sure of their safety. Ecological automobiles enjoyed great attention too.

Another international conference under the

The exhibition *TransRussia* was opened by the Minister of Transport of the Russian Federation I. Levitin.





Environmentally friendly car in *TransBaltica*.

same title of TransBaltica 2010 took place in the capital of Latvia, Riga, where more than 120 representatives of business and media from Latvia, Lithuania, Estonia, Poland, Russia, Belarus, Kazakhstan, Check Republic, Hungary, Canada, Turkey and China arrived.

One of the important topics of the conference was the newly created Russian, Kazakhstan and Belarus Customs Union, which can open excellent opportunities for the Baltic countries, located between two powerful structures – EU and the new Customs Union.

The delegates discussed a lot about the fact that the ports of Estonia and Latvia lose competition to Klaipeda port, which takes over expensive cargo from the neighbouring ports and Lithuanian logistics centres draw the attention of such a huge country as China.

Transport analyst Igor Kabaskin noted in his report that Lithuania seriously pretends to become the most important logistics centre on the eastern coast of the Baltic Sea and a very important link in the relationships of EU and the new Customs Union of the three Eastern States.

According to I. Kabachkin, Lithuania is the only Baltic State, which has got national concept of the creation of logistics centres. It is ready to be a logistics centre between Europe and Asia. International partners confirm the fact that Lithuania is becoming a regional leader and they even stress in their reports the importance of Lithuania as of Eurasian logistics hub. Such ideas can be heard from China businessmen too, who are looking for the possibilities to invest in the field of transport logistics.

## Railport 2010: railways – the future transport

State Secretary of the Ministry of Infrastructure of Poland Julius Engelhardt, who opened the third international conference Railport 2010, is sure of that.

In the capital of Poland, Warsaw the delegates discussed about the intermodal transportation matters and the transport perspectives of North-South axle for two days.

J.Engelhardt stressed that railway transport was an especially important factor for Polish economic development. Due to economic and ecological peculiarities, railways should become the future transport. He drew attention to the fact that 30 percent of total cargo volume is transported out of Poland by railways. After the further expansion of the railway lines, the intensiveness of road traffic will be decreased even more.

In the opinion of Gdansk University professor of economics Dr. Ernest Cherminskis, the transportation in North-South direction should be attractive for the investors to develop railway transport and create dry ports.

CTL Vice-president Arturas Pielechas, speaking about intermodal transports market on behalf of the road carriers, was happy by stable growth of indices in this market. Looking optimistically at the future, he thinks that the present year for the operators of intermodal transports will be still rather difficult but from 2011 we can expect upswing in transport market.

The organisers of the conference – the company Actia Conferences has already invited partic-



Joint Klaipeda port stand.

ipants to the next year event, where they intend to expand the scope of discussion matters.

## ***Neft i gaz received attention from the global mighty***

In Baku, the capital of Azerbaijan, two important events took place. People, dressed in special uniforms, walked along the streets and invited the citizens and the guests to visit two international exhibitions: *TransCaspian* and *Neft i gaz*, to which special exhibition buses, breathing with fresh coolness, took the people in burning heat of June days. The buses drove from the city by tens of kilometres to the bright new Baku Expo centre situated in the vicinity of the airport.

The spacious Baku exhibition and conference centre, glowing with glass and marble and equipped with modern technologies, was opened by the President of Azerbaijan Ilcham Aliev, escorted by a crowd of foreign guests, diplomats and journalists.

Having greeted the organisers of the exhibition and the participants, I.Aliev stressed that Azerbaijan would further develop oil and gas extraction in order to satisfy the needs of the country and also increase the export. The country is successfully going towards this direction. In 2010 Azerbaijan will extract 52 million tons and about 30 billion cubic meters of gas. Those figures three times exceed the domestic needs of the country.

The President stressed in his speech that lately the economics of Azerbaijan is developing rather rapidly. Therefore, it is important to use the opportunity and develop not only oil industry ▶

*TransRussia 2010* conference.



JURA MOPE SEA in *TransBaltica* exhibition.





but also tourism and the business of hotels and exhibitions.

Walking along Baku one can clearly see that the words are not wasted. In the city there are springing up new splendid architecture buildings, new roads and bridges are being built and the streets are under reconstruction. The city of oil people can be proud of cleanliness and order; it is buried in verdure and flowers. Looking at the rapid growth rate of the city it is difficult to believe that the world is overcoming the economic crisis and its aftermaths.

The year 2010 was declared an ecological year in Azerbaijan therefore, the special topic of this year exhibition was the sector of alternative energy, where ecological projects were presented.

Azerbaijan is undertaking firmer positions in global economics and becomes interesting for the large-scale participants of global oil market.

Large-scale business representatives of the industry from China, Great Britain, Russia, Georgia, Norway, UAE, Turkey, Czech Republic and others – 280 companies from 26 countries – came to participate in the 17th Neft i gaz exhibition and conference.

First Deputy Minister of the Ministry of Energy of Georgia Mariam Valisvili read the welcome letter of the President of the country Mikhail Saakashvili to the participants of the exhibition.

Deputy Minister of Energy and Natural Resources of Turkey Jusuf Jazar pays great attention for the projects Baku-Tbilisi-Dzeikhan, Baku-Tbilisi-Eruzum and Nabucco.

The Messenger on Eurasian energy matters Richard Morningstar read the greeting of the US State Secretary Hillary Clinton where it was noted the importance of Azerbaijan as a reliable energy resources supplier to the world markets. In H.Clinton's opinion the projects Baku-Tbilisi-Dzeikhan and Baku-Tbilisi-Eruzum are in good compliance with the diversification ideas of energy supply to the global markets. She stated that the USA was proud being a participant in the implementation of those projects and assured that in the future Azerbaijan would have USA as a reliable partner.

Special adviser of the Ministry of Foreign Affairs of Norway Kingdom on energy matters in the Caspian region and Central Asia Elizabeth Valaas spoke about the great significance of partnership with Azerbaijan.

Minister of Energy of the United Arab Emirates Makhomed bin Daen Alchmal declared in his greeting speech that the demand of oil was rapidly increasing and the countries extracting oil could not remain react-less. In 2008 84 million barrels of oil used to be extracted per day. In 2020 its extraction will increase up to 160 million barrels per day, i.e. by 5 percent. Therefore, the search for the new deposits is going on and the old ones are being renewed and modernised. Minister of Energy of the United Arab Emirates does not refuse the significance of alternative energy. He invited the Caspian region countries to take an active part in the implementation of alternative energy programmes.

Relevant topic of the conference *Neft i gaz* was the Project Stadija-2 (Stage 2) – on Azerbaijan gas export matters to European markets.

According to this Project, the first cubic meters extracted from the deposit Sakhdeniz should appear in the end of 2016. Since 2019 it is planned to reach the Project capacity of 16 billion cubic meters per year. Nine countries have already expressed their wish to buy Azerbaijan gas. Bucharest (Hungary) and Sofia (Bulgaria) have already signed a Memorandum with Baku concerning the import of liquid gas via the Black Sea.

Following the assessment of experts, the Caspian region oil resources make 200 billion barrels and gas – 640 trillion cubic meters.

### **TansCaspian 2010 adjusted to the market**

The most important transport forum in the Caucasus *TransCaspian* organised in the vicinity of a powerful Neft i gaz, became a little dim, but the decision to organise both exhibitions at the same time had more positive sides than negative ones. Both of them were visited by much more people, comparing to the case they were

organised separately. It would be appreciated to continue such practice.

43 companies from Azerbaijan, Great Britain, Germany, Lithuania, Poland, Russia, Turkey and the Ukraine took part in TransCaspian exhibition, and they presented their production and maritime, railways, road transport, ship-building, ports, forwarding, stevedoring equipment, pipeline, logistics, insurance and other services.

The flourishing activities of construction and road building in Azerbaijan to some extent corrected the profile of exponents. In 2010 the following projects will be commenced: 'Sea Bridge Baku Bight', 'Management system of intellectual transport', reconstruction of a motorway Evlakh-Gendza, and construction of a highway Guba-Samakha. Azerbaijan is also taking part in the new railway project Baku-Tbilisi-Karsk, which will help to develop transport corridor TRACECA.

3 billion and 192 million USD will be allotted from the state budget for the implementation of this infrastructure project and it makes 25.5 percent of 2010 state budget income.

Therefore, a wide range of road building techniques, assortment of trailers, including such well-known names as MAN, Scania and others, where presented at the exhibition.

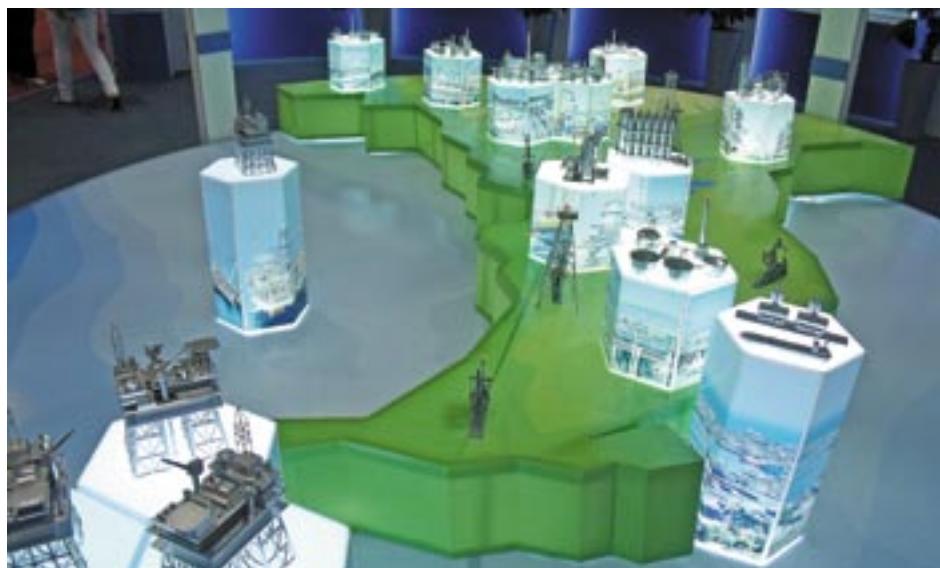
In the connection that the construction of a new Baku seaport is commenced, the companies supplying modern port equipment took part in the exhibition.

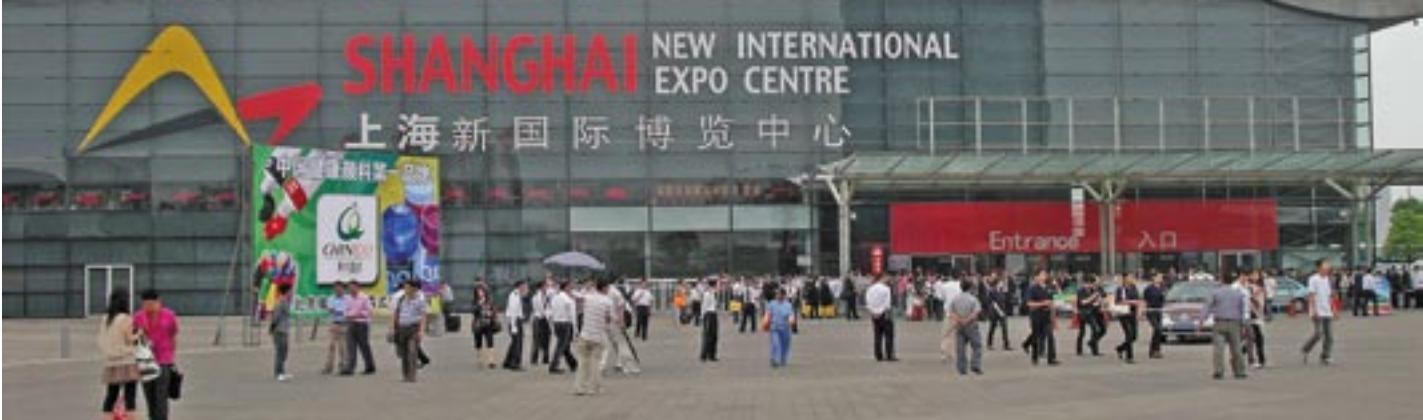
### **Transport Logistics China – start before the business prosperity**

The above mentioned events were left behind by the 4th international transport, logistics, and telematics exhibition *Transport Logistics China 2010*, which takes place every two years in Shanghai. 441 exponents from 42 countries presented their activities. 13500 specialists visited the exhibition in three days.

Since 2004 *Transport Logistics China* is considered as the most influential event in Asian transport and logistics industry. As if a barometer it shows the tendencies of this branch

International exhibition *Neft i gaz* in the new Baku expo centre.





**Transport Logistics China in Shanghai.**

and undoubtedly plays an important role in strengthening international cooperation, said the chairman of the association of China Communications and Transport Qian Yongchaang, at the grand opening ceremony of the exhibition.

The participants of the exhibition demonstrated different novelties and innovative solutions how to operatively take reliable and flexible decisions for the goods to move in the precisely necessary direction. Though the global transport and logistics industry after the world financial crisis is still suffering slump, but, according to the presentations of the participants of this exhibition, the industry is returning to the road of searching and new discoveries – such was the opinion of a lot of participants.

In huge joint exhibition stands the achievements and services of Check Republic, France, Germany, Italy, Latvia, the Netherlands, Spain and Russia were presented.

"China is an important market for us and we must be here," the representative of France Bruno le Gurun said.

"Though the global transport and logistics industry is still feeling slump after the financial crisis, the industry is coming to its normal rate. International exhibitions are becoming of larger scale and higher level. It is an excellent chance for China producers to show their possibilities," Saliamon Cai, Director General of *Globelink China Logistics Co Ltd* said.

"Economic crisis is of no impact on communications. Though the decision – to take part or not to take – was made in 2009 - the year of depression – we had no doubts concerning

this event and we are glad. We had lots of interesting meetings that show the great importance of China economics in this sector of activities," Birgita Kastner – Simon, the marketing manager of German company Dachser said.

"The dynamics of China market could be seen in the exhibition Transport Logistics China," noticed Juan Manule Gonzales, Director General of *Hapag – Lloyd Asia* in Singapore.

"I am sure that Transport Logistics China heavily adds to the improvement of transport and logistics processes between China and Germany, it helps to induce Germany and China co-operation," Dr. Andreas Scheuer State Secretary of the Ministry of Transport, Construction and Urbanisation of Germany is sure.

In the opinion of the Director of Messe München International Eugen Egetenmeir, the company that is organising this event, the exhibition was in place and on time as the recovery of business and its prosperity is on its rising.

During the exhibition many conferences, seminars, forums, discussions of different matters took place on container safety, implementation of new information technologies, green logistics and etc.

### **Silk Road – strategic solutions of the region**

This was the title of the international conference that for already second year took place during the exhibition in Shanghai, organised by a well-known Russian company *DARS Consulting*.

The subject of the conference *Silk Road*, according to its organiser *DARS Consulting* direc-

tor Sergei Stanovkin, is dedicated not only to transport but also to other Chinese, Korean and Japan industrial companies that are looking for logistics possibilities for their companies transporting cargo to Russia, Kazakhstan, Azerbaijan and European countries.

The participants of the conference from Latvia, Russia, Kazakhstan, Estonia and China talked about the possibilities and obstacles in implementing infrastructure projects and logistics solutions, cargo transit perspectives by railways via the territory of Kazakhstan, the role of Russian ports and special economic zones in Eurasian transport system, China transport routes and etc.

Special attention to the conference was shown during the greeting speech of the Minister of Transport of Kazakhstan Abelgazi Kusainov, who noted, that historical experience had shown that the global trade and transportation systems such as the *Great Silk Road* were essential for the developing new relations of Eurasia, based on openness, transparency, close partnership, peace and conciliation.

Transport and infrastructure may become a source and at the same time, a user of modern technologies and innovations, an instrument for the developing new resources in the other sectors of economy.

With the current state of economic environment the development of international transport communications will undoubtedly accelerate interregional and transcontinental trade and economic relations to bring the economies of our countries to the higher level of growth and prosperity. ■



The Ambassador of the Republic of Lithuania Kestutis Kudzmanas visited the exhibition together with the presidential delegation of Azerbaijan



**Silk Road conference participants.**



# BETTER CITY, BETTER LIFE

*Zita Tallat-Kelpsaite*

**Looking around the world exhibition EXPO 2010, which is taking place since 1st May in Shanghai, you understand that its motto „Better city, better life“ is implemented here to its full extent.**

**Wide, radiant streets, squares decorated with wonderful verdures and flowerbeds, comfortable buses and electro-buses, the highest-level conveniences rendered by the sun, wind, and water energy, fantastic architecture buildings – pavilions of the countries - where you feel as if in the other world. In this world the pleasure and fun do not stop until late, especially attentive and helpful attendants and intellectual volunteers are ready to answer your questions, show the way or accompany you to the place you need and speak several languages.**

**It is really a city you would like to live in and the life about which you can only dream. The EXPO 2010 seems so pleasant and playful, that you need to stay in the queue at the entrance for several hours and later for few more hours more in order to go to the pavilions of the countries that are of great interest. In some pavilions as of China and the USA you may stay in queue only if you have registered beforehand. And it is not bureaucracy. Simply the influx of participants is so great that it would not be possible to regulate people flows.**



## Exhibition reflects the aspiration of mankind to live in better environment

EXPO World exhibitions are being organised since 1851. They take place every five years. Smaller scale exhibitions, called international, take place every three years. The first world exhibition was organised in London.

EXPO – are non-commercial exhibitions and they are called as Olympic Games of economy, science and technologies. Their goal is to exchange ideas about the progress in world economy, culture, science and technologies. The countries try to show the most impressive achievements and present as progressive countries.

The world exhibition taking place in Shanghai is the 46th one. 189 countries take part in it. EXPO 2010 is considered as the biggest and the most impressive exhibition during the whole history of its existence.

The topic of this exhibition is „Better city, better life“ and it embodies the aspiration of mankind to live in better city environment.

It was planned that Expo would cost 45 billion USD for China including the cleaning of a huge central territory of Shanghai.

The company Jiang Nan Shipyard was relocated out of this territory with 10 000 workers, 270 plants and 18 000 families.

Since 2002, when China got the right to organise the world exhibition, 970 kilometres of underground roads, excellent metro stations and 410 kilometres of land roads were constructed. Before the exhibition the whole communications system was improved in Shanghai with the population of more than 20 million.

It is convenient to reach the exhibition from any place of the city by metro and its work was organised very well. Depending on the place where you go from and how many times you cross the metro lines, the ticket costs from 4 to 10 Yuan. There are special EXPO taxis with drivers acquainted with the exhibition plan, and their English is rather good. But it is ten times more expensive than metro.

About half a million people visit the exhibition per day. By the middle of August 42 million people had already visited EXPO 2010. It is anticipated that until the end of the exhibition





- 31 October – more than 70 million people will visit the exhibition.

70 000 volunteers help the visitors to find their way. The volunteers are dressed in green uniforms – they are China's universities students able to provide for people quick, clear and comprehensive information in several languages.

Within the territory of the exhibition there are many new and comfortable buses that are carrying people free of charge. Renewable energy is used in the whole territory of the exhibition.

### **In Lithuanian pavilion the people expect their wishes to be fulfilled**

In EXPO 2010 Lithuania presents itself as a country, which can be seen from the balloon flight. Lithuania is a leader in the world according to the air balloons per one thousand people, and Vilnius is one of the few capitals of Europe, above which the balloon flights are allowed. By the idea of air balloon we wish to stress that Lithuania is an ecological country where due to low air pollution visibility is good.

The head of Lithuanian pavilion Indre Kumpikeviciute says that 35-43 thousand people visit it per day. The majority of them are from China; therefore, the guides working in Lithuanian pavilion speak Chinese or English.

The visitors like to take photos in a spacious composition created by Klaipeda sculptor Vytautas Karcauskas called „I want to be“, depicting Vitruvius man. You can always see a queue of people at this sculpture wishing to take photos at this creation reflecting the harmony of mankind.

Businessmen were interested in the idea, presented in the international business magazine JURA MOPE SEA, to build Eco Vitruvius, created by Karcauskas, an original building using the renewable energy.

Quite a lot of curious persons come to the Wonderful Tile brought from Lithuanian capital Vilnius Cathedral square and when they step on it they ask for the fulfilment of their wishes. They write those wishes on the pieces of paper and put into a special box.

The hosts of the pavilion are still considering what they will do with all those wishes that uses quite a lot of paper during a day.





# The place of exile became a Motherland



**On the 29th of July in the capital of Lithuania, Vilnius, there took place the congress of the Chairmen of the Boards of the World Lithuanian Community and the World Lithuanian Youth Union.**

**Presently more than one million Lithuanian citizens live outside the borders of Lithuania. Lithuanian communities are registered in 41 country of the world.**

**The reasons, why Lithuanians left their small country with the population of three million people, are rather different. A lot of them went abroad looking for happiness and better life.**

**Quite different is the experience of Lithuanian community in Kazakhstan.**

## Lithuanian home in Karaganda

From the green valleys, from the Baltic Sea, from the rivers and lakes the soviet regime brought Lithuanians by cargo wagons to the steppe country. Mass deportations of Lithuanians began since 1939. The exiled people were given refuge by a hospitable Kazakh nation and diligent Lithuanians tuned their place of exile to their homes.

Now about 7000 Lithuanians live in Kazakhstan including 2500 of them in Karaganda region. Among the businessmen there are quite a lot of Lithuanians who have come to Kazakhstan after 1990 and are successfully developing their business there.

The majority of Lithuanians are settled in Karaganda city, which more than 60 years ago was constructed by Kazakhs, Russians, Germans, Polish people, Hungarians, Lithuanians and other nationalities brought there by historical and fate cataclysms.

Several years ago Vitalijus Tvarijonas who was born and brought up in Karaganda united

Lithuanians into a community and now is a well-known businessman, awarded by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev for the merits to the country.

The businessman has not only founded the community and organised its work but he also maintains the *Lituanica* community with his own funds. In the suburb of the city he bought a plot of land and built the Lithuanian community house.

The Lithuanian village hut, decorated with the carved wooden ornaments made by Vitalijus himself, with traditional porch and tiled stove heated with coal, with a flock of cackling hens in the yard is open to each member of the community. Anyone wishing to run away from the city noise or simply to stay with his own ideas and reminiscences may come here and stay as long as he wishes: several hours or several days. In this house, built with love, you can feel the smell and colours of the Motherland. Sweet trifles create the cosiness of a simple home, which the people, exiled from their own homes, have saved during their long wanderings: family photos, needlework, pictures and Lithuanian three-coloured flag. As it was usual in the village homes, in the corner above the bed there hangs an icon of St. Virgin Maria, which has been saved by one woman and presented to the community home. During the whole period of exile the Lithuanian woman hid the icon under the shirt next to her breasts, paying no attention that she might loose her life for that.

The ambassadors from several countries, historians, journalists and the representatives of public organisations have visited this community home, have lived there and left warm opinions in the guest book. Some of them come here looking for historical truth or scattered relatives, the others come to rest at the graves of their parents or grandparents, still others – to get acquainted with the Lithuanians of present day for whom the place of exile of their relatives has become a Motherland.

## The merits of Vitalijus Tvarijonas were evaluated by the President of Kazakhstan

Lithuanians who were born and grew up in Karaganda such as the son of Vitalijus, speak Russian better than Lithuanian but during the holidays they gladly dress in Lithuanian national clothes, dance national dances and sing Lithuanian songs. Working closely with the Lithuanian Embassy in Almaty and its branch in Astana, *Lituanica* community has organised many memorable holidays and various educational events.

After work the members of community gladly spend their time in the sport club founded and maintained by Vitalijus. Elder members of community look after the children of young families while they are at work, exercise or have rehearsals in their amateur circles. The head of community V.Tvarijonas wishes that young families cherished

Lithuanian values and traditions, infused their children with love for their country and with the soul able to help each other. Vitalijus himself is showing such an example. At the house of Lithuanian community there always flutters Lithuanian flag. You may see Lithuanian flag in the office of the community or in the automobile of Vitalijus. On the buildings where V.Tvarijonas business companies are settled there is Lithuanian coat-of-arms. Vitalijus takes care that the members of community had work and the source of living. He employs a lot of them in his companies. The workers of the community consult people concerning the documents necessary to get visas or licences to live or for getting the citizenship, help in searching for relatives. The telephone of help has already acquired many thanks from countrymen by which each Lithuanian may call from any place of Kazakhstan at any time and get information or necessary help.

Nobody is surprised about that in Kazakhstan. Lithuanian businessmen have firm positions there and V.Tvarijonas is influential not only among Lithuanian community but also in Karaganda city community. It is seen from a number of recognition signs and awards. The dearest award for Vitalijus is the award and evaluation of his work from the President of the Republic of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev.

V.Tvarijonas is a deputy of the Assembly of Kazakhstan nation, able to make speeches on behalf of the whole nation of Lithuania. He is proud of the policy of the country he lives in where they have refused the notion „national minorities“. There is founded a public political institute which is representing the interests of different nations in Kazakhstan and which is especially active and which is granted a constitutional status. The government of the country seeks that all the nations lived friendly and in harmony honouring their religion, traditions and habits. Kazakhstan authorities understand that the economics of the country, its development and prosperity depends on those relationships.

## Progressive Lithuanian policy towards the emigrants

When we asked V.Tvarijonas what impressions he had from the Congress of the Board Chairmen of the World Lithuanian Communities that took place in Vilnius, he said he was happy with the attitude of the President of Lithuania Dalia Grybauskaite concerning granting the citizenship of Lithuania to all Lithuanians – emigrants. In his opinion it is a progressive and reasonable attitude of the state towards the people.

The head of Lithuanian community in Karaganda was a little upset by the mercantilism of some countrymen. To his mind, the majority of the participants of the congress too much stressed the matter of money forgetting more generous, moral and educative aims of the World Lithuanian communities.



## BRANDED PAPER BAG, BOX AND BINDER PRODUCTION

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



# 5-7.10.2010

г. МИНСК  
пр. Победителей, 20/2  
**ФУТБОЛЬНЫЙ МАНЕЖ**



IV МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА И КОНГРЕСС  
**ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА**



ЗАО "ТЕХНИКА И КОММУНИКАЦИИ"

Тел.: (+375 17) 306 06 06 E-mail: [transport@tc.by](mailto:transport@tc.by), [www.tc.by](http://www.tc.by)

## ОРГАНИЗАТОРЫ:

Министерство транспорта и коммуникаций, Государственный таможенный комитет,  
Белорусская железная дорога, Министерство торговли, Министерство промышленности,  
Ассоциация "БАМАП", "БАМЭ", ЗАО "Техника и коммуникации", МИТСО,  
Национальная академия наук Беларусь, Белорусский университет транспорта



國際商業雜誌



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



Китай



Россия



Беларусь



Польша



Германия



Франция



Италия



Испания



Великобритания



Турция



Южная Корея



Япония



Австралия



Новая Зеландия



Мексика



Чили



Аргентина



Венесуэла



Бразилия



ЮАР

# Казахстан - центр Евразийских транспортных коридоров

Kazachstanas –  
Eurazijos transporto  
koridorių centras

Лучший  
город,  
лучшая  
жизнь

Geresnis miestas –  
geresnis gyvenimas

Lietuvoje  
bus  
antras  
uostas

В Литве будет  
второй порт



## СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

### 37 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

За работу!

**LEIDĖJOS ŽODIS**

Į darbą!

### 38 ПРОЕКТЫ

Казахстан стремится стать основным звеном Евразийских транспортных коридоров

**PROJEKTAI**

Kazachstanas stengiasi būti Eurazijos transporto koridorių centras

### 42 ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

В Вильнюсе начала деятельность глобальная Ассоциация

**TRANSPORTO KORIDORIAI**

Pradėjo veiklą Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociacija

### 43 ПОЗИЦИЯ

Казахстан внес pragmatizm в деятельность ОБСЕ

**POZICIJA**

Į ESBO veiklą Kazachstanas įvedė pragmatizmo

### 46 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Первые шаги нового Таможенного союза

**IŠSKIRTINIS INTERVIU**

Pirmieji naujosios Muitų sąjungos žingsniai

### 48 ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Особенности переходного периода

**JURIDINĖ KONSULTACIJA**

Pereinamojo laikotarpio ypatumai

### 52 ЛОГИСТИКА

Экосистемы расширения цепочки поставок

**LOGISTIKA**

Ekosistemos tiekimų grandinei stiprinti

### 56 ЛОГИСТИКА

Быть ближе к клиенту

**LOGISTIKA**

Būti arčiau kliento



### 58 ПРОЕКТЫ

Швянтойский морской порт готовится

к возрождению

**PROJEKTAI**

Šventosios jūrų uostas ruošiasi atgimimui

### 62 ПОРТЫ БАЛТИКИ

Конкурентоспособность во время экономического спада: позиция Клайпедского порта

**BALTIJOS UOSTAI**

Konkurencingumas ekonominės recesijos metu: Klaipėdos uosto pozicija

### 64 ГРУЗООБОРОТ

Клайпеда – лидер Балтийских портов

**KROVA**

Klaipėda - Baltijos uostų lyderė

### 66 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Кого нет на выставке, того нет в бизнесе

**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**

Ko nėra parodoje, to nėra versle



### 74 EXPO 2010

Лучший город, лучшая жизнь

Geresnis miestas, geresnis gyvenimas

### 78 ЛИТВА И МИР

Место ссылки стало родиной

**LIETUVA IR PASAULIS**

Tremties vieta tapo tévyne

**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  
Danute Graželienė  
Mob. +370 699 31295  
El. paštas: grazeliene@jura.lt**

**Dizainerė  
Ingrida Ramanauskienė  
El. paštas: uzminga@gmail.com**

**Vertėjai  
Felicia Šmitienė, Margarita Ignačkova  
Rūta Sakalauskaitė,  
Daurenas Bodenejevas, Betty Chen**

**Korektoriai-stiliastai  
Regina Tutiniéné, Jelena Listopad**

**Žurnalo atstovybės:  
Vilniuje  
Direktorius Justinas Graželis  
Mob. +370 616 35698  
El. paštas: justas@jura.lt**

**Londone  
Milda Manomaitytė  
Mob. +44 (0) 7825924581  
El. paštas: milda@jura.lt**

**Kinijoje, Daliane  
Betty Čan (Betty Chen)  
Room 1501, 50 You Hao Road,  
Dalian, China  
Tel. 86-411-82649832  
El. paštas: bettyc@coscc88.com**

**Kazachstane, Almatoe  
Svetlana Maslenikova  
El. paštas: sales@tlnika.kz**

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

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

**Ši numerį iliustravo  
Vytas Karaciejus,  
Antanas Stanevičius,  
Liana Mogišaitė, Julija Klejevskaja,  
Gytis Vincevičius**

**Virselis  
Ingridos Ramanauskienės**

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

**Redakcijos adresas:  
Minijos g. 93,  
LT-93234 Klaipėda, Lietuva  
Tel./faks. (+370) 46 365602  
El. paštas: info@jura.lt  
[www.jura.lt](http://www.jura.lt)**



# За работу! Į darbą!

Европа, привыкшая жить благополучно, съято и не сколько лениво, переживает сегодня не только финансовый кризис. Европейцы испытали психологический шок, когда им было заявлено, что они транжиры и живут не по средствам.

Эту горькую истину высказал прямо в глаза своим согражданам не кто иной, как председатель Европейской комиссии Хосе Мануэль Баррозо, сильно обеспокоенный положением демократии в Греции, Португалии и Испании, что может коренным образом изменить жизнь и других стран Европы.

Европе недвусмысленно сказали: надо меньше транжирить, больше работать. Прекратить хныкать и бунтовать из-за снижения социального благосостояния, затянуть пояса и действовать.

Другого выбора нет.

На арену мировой политики и экономики решительно выходит Азия.

Ее жители, составляющие шестьдесят процентов населения Земли, не столь избалованы и капризны, как европейцы. Они в своих многомиллионных государствах привыкли бороться за жизнь и место под солнцем, много и тяжело трудиться и довольствоваться маленьими радостями.

Достаточно увидеть, как всего за несколько месяцев Китай превратил огромный, мрачный промышленный район пригорода Шанхая в цветущий город мечты EXPO, восхищающий весь мир, и осознать другие проявления мощи Китая, чтобы понять, что для этой страны нет преград и границ.

Это подтверждают прогнозы экспертов, в том числе Национального совета по разведке США: в ближайшие двадцать лет Китай приобретет сильнейшее влияние в мире, а к 2025 году станет мощнейшей экономической силой и крупнейшим импортером природных ресурсов.

По сути дела, экономику Китая финансовый кризис почти не затронул. Решительно и своевременно принятые государством решения о стимулировании экономики страны были очень эффективными.

Невзирая на нестабильность мирового рынка и валют, правительство Китая отвязало свой юань от доллара США и укрепило его. Юань постепенно становится официальной валютой торговли со странами Азии. Сегодня Китай радуется тому, что колебания евро и доллара, проблемы США и Европы не могут навредить стабильному росту китайской экономики. У Китая имеются все предпосылки стать главной мировой экономикой.

Вероятность того, что в будущем крупнейшее по численности населения и второе по площади государство мира будет пользоваться своим весом решительнее, признает и Национальный совет по разведке США, заявивший, что в ближайшие два десятилетия доминирование США в экономической, политической и военной сфере, очевидно, снизится из-за влияния Китая и Индии.

От такой перегруппировки сил Европа может получить выгоду, если не проспил эти события и не возьмется за работу, как призывает Хосе Мануэль Баррозо.

Благодаря быстрому росту экономики и внутреннего потребления Китая открывается миллиардный рынок для знаний, интеллекта, высоких технологий и высококачественной продукции. Если Европа, затянув пояса, еще и пошевелит мозгами и создаст пользующуюся спросом продукцию, рост экономики Китая может открыть перед ней новые возможности.

Журнал JŪRA MOPE SEA первый шаг сделал.

Издание уже выходит и на китайском языке.



Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кельпшайтė,  
издатель журнала

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja

Ramiai, šiek tiek tingiai ir pasiturinčiai įpratusi gyventi Europa patiria ne tik finansinę krizę. Europiečius ištiko psichologinis šokas, kai jiems buvo pareikšta, kad per daug išlaidauja ir gyvena ne pagal išgales.

Šią karčią tiesą į akis savo bendrapiliečiams išrežė ne kas kitas, o Europos Komisijos pirmininkas Chosé Manuelis Barosas, smarkiai sunerimės dėl demokratijos padėties Graikijoje, Portugalijoje ir Ispanijoje, kuri gali iš esmės pakeisti ir kitų Europos šalių gyvenimą.

Europai nedviprasmiškai pasakyta – mažiau išlaidauti, daugiau dirbti. Liautis verkšlenus ir maištavus dėl socialinės gerovės mažėjimo, susiveržti diržus ir kibti į darbą.

Kito pasirinkimo nėra.

Į pasaulio politikos ir ekonomikos areną ryžtingai žengia Azija.

Jos gyventojai, sudarantys šešiasdešimt procentų planeto žmonių, nėra tokie lepūs ir jnorangi kaip europiečiai. Savo daugiamiljoninėse valstybėse jie įpratę grumtis už būvį ir vietą po saule, daug bei sunkiai triūsti ir tenkintis mažomis gyvenimo malonėmis.

Užtenka pamatyti, kaip Kinija milžinišką nykų pramoninę Šanchajaus užmiesčio rajoną per keletą mėnesių pavertė žydičiu, pasaulio susižavėjimą keliančiu EXPO svajonių miestu, bei suvokti kitas Kinijos galios apraškas, kad suprastum, jog šiai šaliai nėra kliūčių ir ribų.

Tai patvirtina ekspertų, tarp jų JAV nacionalinės žvalgybos, prognozės, kad per artimiausius dvidešimt metų Kinija turės didžiausią įtaką pasaulyje, o iki 2025 metų taps galingiausia ekonomine jėga ir didžiausia gamtos išteklių importuotoja.

Galima sakyti, kad Kinijos ekonomikos beveik nesukrėtė finansinę krizę. Ryžtingi ir laiku priimti valstybės sprendimai stimuliuoti šalies ekonomiką buvo labai efektyvūs.

Nepaisydama pasaulinės rinkos ir valiutų nestabilumo, Kinijos vyriausybė atrišo savo juanį nuo JAV dolerio ir jį sustiprino. Juanius pamažu tampa oficialiai prekybos su Azijos šalimis valiuta. Dabar Kinija džiaugiasi, kad euro ir dolerio svyraimai, JAV ir Europos problemos negali pakenkti stabiliam Kinijos ekonomikos augimui. Yra visos prielaidos jaiapti pagrindine pasaulio ekonomika.

Tai, kad ateityje didžiausia pagal gyventojų skaičių ir antra pagal plotą pasaulio valstybė savo svoriu naudos išryžtingiai, pripažino ir JAV žvalgybos taryba, pareiškus, kad per ateinančius du dešimtmiečius JAV dominavimas ekonominėje, politinėje ir karinėje sferoje tikėtinai sumažės dėl Kinijos ir Indijos įtakos. Iš tokio jėgų persigrupavimo Europa gali turėti naudos, jeigu šių išvykių neprasnauti ir, kaip liepa Chosé Manuelis Barosas, kibis į darbą.

Sparčiai augant Kinijos ekonomikai ir didėjant vidaus vartojimui, atsiveria milijardinė rinka žinioms, intelektui, aukštostosioms technologijoms ir aukščiausios kokybės produkcijai. Jei susiveržusi diržus Europa pajudins dar ir savo smergingis ir sukuris paklausią produkciją, Kinijos ekonomikos augimas jai gali atverti naujas galimybes.

JŪRA MOPE SEA pirmąjį žingsnį žengė.

Žurnalas jau leidžiamas ir kinų kalba.



**Валерий Гульбас,**  
советник администрации президента  
Республики Казахстан  
по экономическим вопросам,  
автор проекта «Сухопутный порт –  
возрождение Шелкового Пути».

**По инициативе Казахстана в 2003 году на международной Алматинской конференции министров стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита, стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования, развития и сотрудничества в области транзитных перевозок, была заложена международная инициатива современного расширения сотрудничества интеграционных процессов по развитию концепции «Сухопутный порт». Предложенная инициатива была закреплена и приобрела юридический международный статус на заседании Экономического и социального совета ООН для стран Азии и Тихого океана. Данное заседание по регулированию процесса глобализации состоялось в Бангкоке в 2006 году.**

### **Рост мировой торговли идет высокими темпами**

За прошедший период времени мировая экономика ощущала на себе колебания финансовых катаклизмов, но пережив период застоя, в настоящее время набирает вектор роста, в том числе и в Евразии.

По экономическим показателям издания The

# **Казахстан стремится стать основным звеном Евразийских транспортных коридоров**

World Bank: World Development Indicators, 7 October 2009, в рамках предоставленного отчета, общий мировой объем ВВП на указанный период был выше 60 трлн долларов США.

Исходя из этого, можно рассчитать: какой объем движения товарных масс на Евразийском материке происходит между его европейской частью, ВВП которой составляет более 20 трлн долларов США, и государствами Юго-Восточной Азии, совокупный ВВП которых был на уровне 17 трлн \$ США.

При этом необходимо учесть, что по прогнозам международных экономистов валовой внутренний продукт Китая возрастет на 11,9% за квартал по сравнению с первым кварталом 2009 года.

За этот же период времени прямые глобальные инвестиции в развитие мировой экономики в 2010 году достигли уровня более 1200 млрд долларов. По данным ЮНКТАД, ожидается дальнейшее увеличение до 1,3-1,5 трлн долларов, и это в условиях хрупкого экономического подъема.

Высокие темпы роста ВВП в государствах Юго-Восточной Азии и Западной Европы являются важными предпосылками для сосредоточения усилий государств-транзитеров по развитию транспортной национальной инфраструктуры, с учетом ликвидации узких мест транспортных коридоров.

Международные финансовые институты отмечают, что поддержка государством проектов и программ по развитию транспортной инфраструктуры стимулирует приток прямых иностранных инвестиций в страну.

По прогнозам ВТО, объем мировой торговли в 2010 году может увеличиться до 10%, хотя ранее в Международном валютном фонде предполагали, что международный товарооборот вырастет лишь до уровня 5,8%.

### **Социально-экономическая комиссия ООН поддерживает концепцию сухопутного порта в Казахстане**

В Казахстане государственные программы «Путь в Европу» и «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года» были приняты с учетом роста этих показателей.

В рамках исполнения указанных программ

в республике возросли объемы государственных и частных инвестиций в развитие транспортной составляющей до уровня 30 млрд долларов США.

Проведение эффективной государственной политики, разработка и принятие законодательно-правовой и нормативной базы, с учетом формирования современной технологической структуры товарных потоков, выстроена на современных логистических принципах. Приведенная система организационных мер должна будет способствовать рациональной консолидации государственных, частных и международных структур, заинтересованных в создании эффективной работы международных транспортных коридоров, проходящих по экономической территории Республики Казахстан, сделает их привлекательными и конкурентно устойчивыми для международных транспортных компаний.

Международный бизнес, интегрированный в глобальные торговые сети, в период возрастающего товарного производства будет особо нуждаться в жестких, управляемых системах и структурах доставки. Экономическая эффективность, умноженная на привлекательные для клиентов условия со стороны поставщиков услуг, – две составляющие в конкурентной борьбе между сухопутными и морскими транспортными коридорами.

Несмотря на различные концепции, интермодальные международные сети обеспечивают доступ ко всем регионам Евразии, включая и государства, не имеющие выходов к внешним морям.

В рамках заседаний международной конференции ЭСКАТО уже в 2001 году на основе первых успехов международного проекта (АЛТИД) по развитию транспортной инфраструктуры в Азии впервые были рассмотрены перспективы по развитию комплексной системы грузовых перевозок, которая бы объединила различные виды перевозок, с предпосылками для создания региональной комплексной системы перевозок, объединяющей порты, железные дороги, автомобильные дороги и внутренние водные пути, с целью выстроить единую структуру товарных поставок.

Развивая теорию по созданию единой международной, региональной структуры, которая бы отвечала требованиям принятых госу-



дарственных программ Республики Казахстан и была практическим воплощением принятых решений на заседании Экономической и социальной комиссии ООН по содействию развитию сухопутных портов, в Казахстане по инициативе Европейского Фонда VIV-EQUAL OPPORTUNITIES FOR ALL была предложена концепция проекта по созданию Международного мультимодального логистического центра, по форме и по юридической процедуре отвечающего требованиям международных стандартов «Сухопутный порт».

### **Сухопутному порту – статус Свободной экономической зоны**

В рамках предложенной концепции проекта данный объект предполагается создать на территории Республики Казахстан площадью 250-300 га на месте пересечения железнодорожных, автомобильных, водных и воздушных трасс. На данной территории планируется расположить офисы по предоставлению сопутствующих услуг по таможенной инспекции и таможенной очистке, уплате налогов, хранению (CBX), техническому обслуживанию транспорта, фитосанитарному и иному контролю, банковские услуги и прочие структурные подразделения в соответствии с международными требованиями по функционированию морских портов.

С целью снижения затрат и повышения инвестиционной привлекательности проекта в настоящее время в Казахстане ведется организационная работа по приданию проекту статуса государственной важности, разрабатывается юридическая и законодательная база проекта «Сухопутный порт» в соответствии с казахстанским законодательством и закреплением за территорией «Сухопутный порт – возрождение Шелкового пути» статуса Свободной экономической зоны.

В этом контексте просматриваются весьма эффективные экономические выгоды для всех участников проекта:

Создание единой интегрированной логистической структуры, которая в состоянии контролировать и эффективно управлять собственной транспортной структурой, включая автомобильную, железнодорожную составляющую, с учетом пропускной способности сухих и морских портов, расположенных на собственных экономических территориях (Казахстана и стран Балтии).

Придание жесткости руководимой из единого центра транспортной цепочки поставок, по определению господина Марка Миллара, который является большим мировым авторитетом в среде мировой логистики, позволит созданной структуре быть источником конкурентного преимущества среди существующих транспортных компаний в Казахстане и привлекательной для грузовладельцев в странах Юго-Восточной Азии и Западной Европы.

### **Время объединять усилия, опыт и финансы**

Особую привлекательность предлагаемому проекту придает возможность участия в нем компаний из стран Балтии, которые распола-

гают собственными портовыми территориями и заинтересованы в увеличении объемов перевалки грузов. В период, когда замечен рост мировой торговли, рост ВВП основных стран-экспортеров в Юго-Восточной Азии, порты стран Балтии, по опубликованной статистике в международном издании «Море» № 57, имеют тенденцию к снижению роста грузооборота.

Заложенная в проект концепция по управлению цепью поставок, объединенных в общую портовую инфраструктуру и контролируемую собственную транспортную составляющую, на основе общего экономического интереса, предполагает работу на успех перед клиентом, владельцем груза.

Одним из примеров такой структуры может служить альянс независимых экспедиторов мультимодального груза - компания «Combined Logistik Networks» (CLN), куда входят свыше 400 членов по всему миру.

В пользу актуальности предложенного проекта и возможной заинтересованности в его совместной реализации с портовыми компаниями стран Балтии, позволю себе привести слова из доклада руководителя компании «WPA Logistics», господина Жильвинаса Жилинскаса, который предлагает казахстанским предпринимателям строить свои терминалы на территории логистической компании «WPA Logistics», в обмен на земельный участок для центра логистики в Казахстане. Необходимо заметить, что в настоящее время в Европе действует более 200 сухопутных портов, которые выполняют важную функцию по оказанию услуг промышленности и торговли. В Соединенных Штатах Америки функционирует примерно 370 аналогичных структур. В странах Юго-Восточной Азии имеется лишь 100 таких объектов. Международные экономисты и аналитики предполагают, что к 2015 году в Азии к существующим сухопутным портам потребуется дополнительно более 200 аналогичных структур.

Сценарий реализации проекта предполагает, что возможность исполнения поставленной задачи потребует участия государственных структур и бюджетных финансовых ресурсов международных организаций, в рамках которых были подписаны многочисленные договоры и утверждены программы по совместному экономическому развитию, в том числе и в совместном развитии транспортных коридоров. Весьма желательно участие в проекте представителей грузовых компаний из Юго-Восточной Азии и финансовых мировых структур, аналитики которых провели скрупулезный анализ состояния экономик Евразии и высчитали финансовую привлекательность проектов по развитию транзитных коммуникаций в направлении Запад-Восток и Север – Юг.

Казахстан не ограничивается своей территорией, а все чаще становится инициатором, активным участником глобальных проектов и программ, в том числе и по развитию международных транспортных коридоров, и надежным составляющим звеном Евразии. ■

Riga – Алматы

# **Kazachstanas stengiasi būti Eurazijos transporto koridorių centras**

**Valerijus Gulbas**

Kazachstano Respublikos prezidento administracijos ekonomikos patarėjas,  
projekto „Sausumos uostas –  
Šilko kelio atkūrimas“ autorius

**Kazachstano iniciatyva 2003 metais tarptautinėje Almatos konferencijoje, kurioje dalyvavo šalių, neturinčių priėjimo prie jūros, besivystančių tranzito šalių, valstybių donorų ministrai, taip pat tarptautinių finansavimo, plėtros ir bendradarbiavimo tranzitinių pervežimų srityje organizacijų atstovai, buvo priimta tarptautinė integracinių procesų, skirtų koncepcijai „Sausumos kelias“, plėtojimo iniciatyva.  
Pasiūlytai iniciatyvai buvo pritarta ir jai suteiktas juridinis tarptautinis statusas JT Ekonomikos ir socialinių reikalų tarybos Azijai ir Ramiajam vandenynui posėdyje. Posėdis, kuriame buvo svarstomi globalizacijos proceso reguliavimo klausimai, įvyko 2006 metais Bankoje.**

### **Sparčiai auga tarptautinė prekyba**

Per praėjusį laikotarpį pasaulio ekonomika patyrė finansinių kataklizmų svyravimus, bet, įveikusi sąstingi, šiuo metu ima augti, taip pat ir Eurazijos regione.

Leidinio „The World Bank: World Development Indicators“ 2009 m. spalio 7 d. duomenimis, per minėtą laikotarpį bendrasis pasaulio vidaus produktas buvo per 60 trln. JAV dolerių. Vadinas, galima suskaičiuoti, kiek prekių Eurazijos žemynė tenka jo europinei ►



daliai, kurios bendrasis vidaus produktas siekia per 20 trln. JAV dolerių, ir Pietryčių Azijos valstybėms, kurių bendrasis vidaus produktas, kartu paėmus, yra maždaug 17 trln. JAV dolerių.

Be to, reikia atsižvelgti į tai, jog pagal tarptautinių ekonomistų prognozes Kinijos bendrasis vidaus produktas per ketvirtį išauga 11,9 proc., palyginti su 2009 metų pirmuoju ketvirčiu.

Per tą patį laikotarpį tiesioginės globalios investicijos į pasaule ekonomikos plėtrą 2010 metais buvo daugiau nei 1200 mlrd. dolerių. Manoma, kad ateityje jos pasieks 1,3-1,5 trln. dolerių, ir tai bus trapaus ekonomikos augimo salygomis.

Spartūs bendrojo vidaus produkto augimo tempai Pietryčių Azijos ir Vakarų Europos valstybėse yra svarbi prielaida sutelkti tranzito valstybių pastangas transporto nacionalinei infrastruktūrai plėtoti ir trūkumams transporto koridoriuose šalinti.

Tarptautiniai finansų institutai pažymi, kad valstybės parama transporto infrastruktūros plėtrai projektams ir programoms pritraukia tiesiogines užsienio investicijas.

Prognozuojama, kad 2010 metais pasaulinė prekyba gali išaugti iki 10 proc., nors anksčiau Tarptautiniame valiutos fonde manyta, jog tarptautinė prekių apyvarta padidės tik iki 5,8 proc.

### **JT Ekonomikos ir socialinė komisija pritaria Kazachstano sausumos uosto konцепcijai**

Kazachstane, pagerėjus transporto valdymo rodikliais, buvo priimtos valstybinės programos „Kelias į Europą“ ir „Kazachstano Respublikos transporto strategija iki 2015 metų“.

Realizuojant šias programas, valstybės ir privačios investicijos į transporto sistemos plėtrą padidėjo iki 30 mlrd. JAV dolerių.

Efektyvi valstybės politika, išstatyminės, teisiniės ir normatyvinės bazės kūrimas ir priėmimas, modernios prekių srautų technologinės struktūros formavimas grindžiami šiuolaikiniais logistikos principais. Tokia organizacinių priemonių sistema turės padėti racionaliai konsoliduoti valstybinėms, privačioms ir tarptautinėms struktūroms, suinteresuotoms efektyviai tarptautinių transporto koridorių, einančių Kazachstano Respublikos ekonominė teritorija, veikla, kad jie būtų patrauklūs tarptautinėms transporto kompanijoms.

Tarptautiniam verslui, integruotam į globalius prekybos tinklus, spartėjančios prekių gamybos laikotarpiu reikės griežtų, gerai valdomų prekių gabėjimo sistemų ir struktūrų. Ekonominis efektyvumas, padaugintas iš klientams patrauklių transportavimo salygu, – du svarbiausi dalykai konkurencinėje sausumos ir jūrų transporto koridorių kovoje.

Nepaisant skirtinėjų koncepcijų, intermodalūs tarptautiniai tinklai užtikrina priėjimą prie visų

Eurazijos regionų, taip pat ir valstybių, neturinčių priėjimo prie jūrų.

ESCATO tarptautinės konferencijos posėdžiuose dar 2001 metais po pirmųjų tarptautinio transporto infrastruktūros plėtrai Azijoje projekto (ALTID) laimėjimų pirmą kartą aptartos krovinių gabėjimo kompleksinės sistemos perspektyvos. Ta sistema turėjo sujungti įvairias transportavimo rūšis ir sukurti regioninę kompleksinę transportavimo sistemą, kurią sudarytų uostai, geležinkeliai, automobilių ir vidaus vandenų keliai.

Kuriant bendrą tarptautinę ir regioninę struktūrą, kuri atitiktų Kazachstano Respublikos priimtų valstybinių programų reikalavimus ir praktikoje realizuotų JT ekonomikos ir socialinės komisijos sprendimus, pritariančius sausumos uostų plėtrai, Kazachstane Europos fondo VIV-EQUAL OPPORTUNITIES FOR ALL iniciatyva buvo pasiūlyta tarptautinio multimodalaus logistikos centro projekto koncepcija. Tas centras savo forma ir teisiniai pagrindai turėtų atitinkti sausumos uosto tarptautinių standartų reikalavimus.

### **Sausumos uostui – Laisvosios ekonominės zonos statusas**

Pagal pasiūlytą koncepciją ši objektą numatomą pastatyti Kazachstano Respublikos teritorijoje, 250-300 ha plote, toje vietoje, kur susikerta geležinkelio, automobilių, vandens ir oro trasos. Toje teritorijoje planuoja įkurdinti pagalbinių paslaugų kontoras (muitų inspekcijos, mokesčių surinkimo, transporto saugojimo ir techninio aptarnavimo, sanitarijos ir kitokios kontrolės, bankų ir kitų struktūrų padaliniai), kurios priivalomos pagal priimtus tarptautinius jūrų uostų veiklos reikalavimus.

Siekiant sumažinti projekto igyvendinimo sąnaudas ir padidinti investicijų patrauklumą, šiuo metu Kazachstane atliekamas organizacinis darbas, kurio tikslas – suteikti projektui valstybinės svarbos statusą. Taip pat pagal Kazachstane veikiančius išstatymus kuriama sausumos uosto juridinė ir išstatyminė bazė, kurios pagrindu objekto „Sausumos uostas – Šilko kelio atkūrimas“ teritorijai būtų suteiktas Laisvosios ekonominės zonos statusas.

Tokiu būdu visiems projekto dalyviams numatyta gana efektyvi ekonominė nauda:

- bus sukurtą bendrą integracinę logistikos struktūrą, kuri pajėgi kontroliuoti ir efektyviai valdyti savo transporto struktūrą, didinti sausumos ir jūrų uostų, esančių pačių valstybių (Kazachstano ir Baltijos šalių) ekonominėse teritorijose, pralaida;
- sudaryta griežta, iš bendro centro vadovaujama, transportavimo sistema, kuri, anot pasaulyo logistikos autoriteto Marko Millaro (Mark Millar), padidins Kazachstano transporto kom-

panijų konkurencingumą ir bus patraukli Pietryčių Azijos ir Vakarų Europos krovinių savininkams.

### **Metas suvienyti pastangas, patirtį ir finansus**

Ypatingą patrauklumą siūlomam projektui suteikia galimybė dalyvauti Jame kompanijoms iš Baltijos šalių, kurios turi savo uostų teritorijas ir suinteresuotos didinti krovos apimties. Tuo metu, kai pastebimas pasaulinės prekybos augimas ir pagrindinių šalių eksportuotojų į Pietryčių Aziją bendrojo vidaus produkto augimas, Baltijos šalių uostuose, kaip matyti iš tarptautinio leidinio JŪRA MOPE SEA (Nr.57) statistikos, lėtėja krovinių apyvartos augimo tempai.

Projekte numatytą visos tiekimų grandies valdymo koncepcija iš esmės pagerins darbą su klientais, krovinių savininkais.

Vienas tokios struktūros pavyzdžių gali būti nepriklausomą multimodalaus krovinio ekspeditorų aljansas – kompanija „Combined Logistics Networks“ (CLN), kurioje yra per 400 narių iš viso pasaulio.

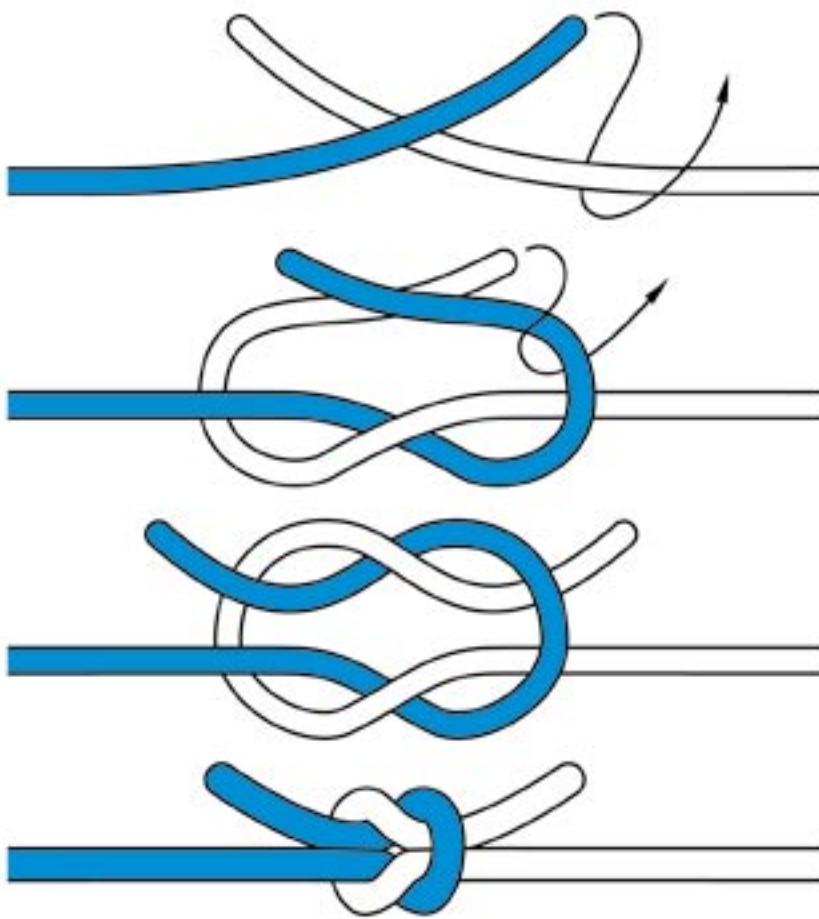
Pasiūlyto projekto aktualumo ir galimo suinteresuotumo realizuoti jį drauge su Baltijos šalių uostų kompanijomis naudai pateiksiu žodžius iš kompanijos „WPA Logistics“ vadovo pono Žilvino Žilinsko pranešimo konferencijos Almatuje, kuriame jis siūlo Kazachstano verslininkams statyti savo terminalus logistikos kompanijos „WPA Logistics“ teritorijoje mainais į žemės sklypą logistikos centrui Kazachstane.

Reikia pasakyti, kad šiuo metu Europoje veikia per 200 sausumos uostų, kurie atlieka svarbią funkciją – teikia paslaugas pramonei ir prekybai. Jungtinėje Amerikos Valstijose veikia maždaug 370 analogiškų struktūrų. Pietryčių Azijos šalyse yra tik 100 tokų objektų. Tarptautiniai ekonomistai ir analitikai mano, kad iki 2015 metų Azijoje, be dabartinių sausumos uostų, reikės papildomai per 200 analogiškų struktūrų.

Projekto realizavimo scenarijuje numatytą, kad šiam sumanymui igyvendinti reikės pasitelkti valstybinės struktūras, biudžeto finansinius išteklius, tarptautines organizacijas, su kuriomis buvo pasirašyta daug sutarčių ir patvirtintos bendros ekonomikos plėtrai ir transporto koridorių tobulinimo programas. Pageidautina, kad projekte dalyvautų krovos kompanijų iš Pietryčių Azijos ir pasaule finansinių struktūrų atstovų, kurių analitikai kruopščiai išanalizavo Eurazijos ekonominės padėtį ir apskaičiavo tranzito komunikacijų (Vakarai-Rytai ir Šiaurė-Pietūs) plėtraių projektų finansinių patrauklumų.

Kazachstanas neapsiriboją savo teritorija, o vis dažniau tampa aktyviu globalių projektų ir programų, tarp kurių ir tarptautinių transporto koridorių plėtrai, dalyviu, ir yra patikima Eurazijos grandis.

Ryga-Almata



**За 3 минуты Вы можете научиться вязать морской узел.**

А можете узнать о форуме в стратегически важном транспортном узле Северо-Запада — городе Калининграде.

Регистрация участников:

(495) 646-01-51  
(812) 448-08-48

## Балтийский транспортный форум

Цель Форума —

рассмотрение основных вопросов развития транспортной отрасли Балтийского региона, анализ влияния мировых экономических процессов на развитие отрасли и реализацию крупных инфраструктурных проектов, рассмотрение вопросов международного сотрудничества и использования транзитного потенциала.

2–3 сентября  
Калининград

Основные темы форума:

- Порты Балтики: расклад сил в регионе
- Структура грузопотока: грузовая карта
- Контейнерные перевозки: контейнеры возвращаются
- Таможенное оформление: игра по одним правилам

Генеральный информационный спонсор:  
**ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ РНД-ПАРТНЕР**

Эксклюзивный информационный спонсор:  
**www.transportweekly.com**

Информационный спонсор:  
**Транспорт России**

Официальная поддержка:



Федеральное агентство морского и речного транспорта

Генеральный интернет-партнер:



Официальный дизайн-партнер:



Организатор  
Форума:



[www.konfer.ru](http://www.konfer.ru)



# В Вильнюсе начала деятельность глобальная Ассоциация



Др. Альгирдас Шакалис

**В конце июня нынешнего года в Вильнюсе (Литва) состоялась учредительная конференция Ассоциации транспортного коридора Восток–Запад, в которой приняли участие свыше 100 представителей предпринимательских, властных структур и научных учреждений из Литвы, Китая, Украины, России, Казахстана, Монголии, Беларуси, Латвии, Польши, Германии, Швеции, Франции и Дании. В ходе конференции была сформирована Ассоциация нового типа, представляющая интересы развития предпринимательства в рамках глобальной евроазиатской транспортно-логистической цепи.**

Созданная международная Ассоциация транспортного коридора Восток–Запад (EWTCA) будет стремиться активизировать сотрудничество между транспортными, логистическими компаниями, операторами интермодального транспорта, грузоотправителями и грузополучателями, органами власти и научными учреждениями, направленное на развитие многозвенного транспортного коридора Восток–Запад, обслуживающего глобальные торговые потоки между Азией и Европой. Договор об учреждении EWTCA подписали 26 представителей предпринимательских, научных и административных структур из Литвы, Китая, России, Украины, Казахстана, Монголии, Швеции, Франции, Дании и Германии. Задачами созданной Ассоциации станут устранение препятствий при транспортировке грузов в рамках вышеизложенного транспортного коридора, упрощение процедур оформления документации и пересечения границ, внедрение инноваций и новых технологий, ориентированных на развитие зеленого транспорта, а также представление совместных интересов партнеров по EWTCA на международном и национальных уровнях.

В ходе конференции были избраны президент и два вице-президента Ассоциации, а также совет Ассоциации, сформирован



действующий на постоянной основе секретариат Ассоциации. На пост президента Ассоциации избран советник Премьер-министра Литовской Республики д-р Альгирдас Шакалис, на посты вице-президентов – исполнительный председатель Совета логистических ассоциаций евразийского сухопутного моста Бейзхан Лин (Китай) и член исполнительного совета региона Блекинге, мэр Карлсхамна Свен Ааке Свенссон (Швеция).

Министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Элигиюс Масюлис, реагируя на сообщение об учреждении Ассоциации, подчеркнул, что возглавляемое им министерство всесторонне поддерживает деятельность данной Ассоциации и надеется, что она будет способствовать формированию конкурентоспособной логистической цепи и лучшему использованию транспортной системы Литвы при осуществлении международных перевозок. «Транспортный коридор Восток–Запад представляет собой инновационную попытку создать эффективную международную транспортно-логистическую цепь. Я верю в успех данной инициативы», – говорил министр транспорта и коммуникаций Э. Масюлис.

Согласно утверждению генерального директора Литовских железных дорог С. Дайлидки, реализация глобального проекта транспортного коридора Восток–Запад создает реальные предпосылки для увеличения объема грузопотоков из стран Южно-Балтийского региона через Литву, Беларусь в Россию, Украину, Кавказ, Центральную

Азию, Китай, а также в другие страны Дальнего Востока путем использования преимуществ различных видов транспорта и их эффективного взаимодействия. По его словам, реализация проекта будет осуществляться в рамках транспортной политики Европейского союза (ЕС) с уклоном на формирование концепции «Зеленого транспортного коридора», которая будет способствовать более интенсивному использованию железных дорог как вида транспорта, меньше загрязняющего окружающую среду, и повышению эффективности услуг железнодорожного транспорта, а также его взаимодействия с другими видами транспорта.

Важно отметить, что консультационная и финансовая помощь Ассоциации транспортного коридора Восток–Запад в течение первых двух лет будет предоставлена Фондом Балтийского моря ЕС через проект EWTC II, инициированный и координируемый регионом Блекинге (Швеция). В разработанном Европейской комиссией Плане действий по Стратегии ЕС для региона Балтийского моря проект EWTC II расценивается в качестве одного из образцовых зеленых транспортных коридоров. В случае его успешной реализации данный проект послужит примером хорошей практики для всей Европы.

Но главное, чтобы EWTCA как инновационный инструмент партнерства внесла свой вклад в развитие торговых потоков между Европой и Россией, Беларусью, Украиной, Казахстаном, Китаем и другими странами Дальнего Востока и создала добавленную стоимость, участвуя в этом процессе. ■



Учредители Ассоциации транспортного коридора Восток–Запад.



# Pradėjo veiklą Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociacija

*Dr. Algirdas Šakalys*

**Š.m. birželio pabaigoje Lietuvos sostinėje Vilniuje įvyko Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociacijos steigiamoji konferencija, kurioje dalyvavo daugiau kaip 100 Lietuvos, Kinijos, Ukrainos, Rusijos, Kazachstano, Mongolijos, Baltarusijos, Latvijos, Lenkijos, Vokietijos, Švedijos, Prancūzijos ir Danijos verslo, valdžios ir mokslo institucijų atstovai.** Konferencijos metu buvo suformuota ištisai globalios Azijos-Europos transporto ir logistikos grandinės verslo plėtotės interesams atstovaujanti naujo tipo asociacija.

Naujoji tarptautinė Rytų-Vakarų transporto koridoriaus asociacija (EWTCA) sieks aktyvinti transporto, logistikos kompanijų intermodalinio transporto operatorių, krovinių siuntėjų ir gavėjų, valdžios ir mokslo institucijų bendradarbiavimą, plėtojant iš daugelio grandžių susidedančį Rytų-Vakarų transporto koridorių, aptarnaujantį globalios prekybos tarp Azijos ir Europos srautus.

EWTCA steigimo sutartį pasiraše 26 verslo, mokslo ir administracinių institucijų atstovai iš Lietuvos, Kinijos, Rusijos, Ukrainos, Kazachstano, Mongolijos, Švedijos, Prancūzijos, Danijos ir Vokietijos. Įsteigta asociacija turėtų padėti šalinti krovinių gabėjimo proceso kliuvinius, supaprastinti dokumentacijos ir sienu kirtimo procedūras, diegti inovacijas ir naujas technologijas, orientuotas į žaliojo transporto plėtotę, bei atstovauti bendriems EWTCA partnerių interesams nacionaliniu ir tarptautiniu lygiu.

Konferencijos metu išrinkti asociacijos prezidentas, du viceprezidentai, taryba, suformuotas nuolat veikiantis sekretoriatas. Asociacijos prezidentu išrinktas Lietuvos Ministro Pirminkrato patarėjas dr. Algirdas Šakalys, viceprezidentais – Eurazijos kontinento sausumos tilto logistikos asociacijų tarybos vykdantysis pirmininkas Beizhan Lin (Kinija) ir Blekingės regiono vykdomosios tarybos narys, Karlshamno meras Svenas Akė Svensonas (Sven Aake Svensson) iš Švedijos.

Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis, reaguodamas į žinią apie naujaą asociaciją, pabrėžė, kad jo vadovaujama ministerija visapusiškai remia šios asociacijos veiklą ir tikisi, kad ji prisidės prie konkurencingos logistikos grandinės formavimo ir Lietuvos transporto sistemos geresnio panaudojimo.

mo tarptautiniuose pervežimuose. „Rytų-Vakarų transporto koridorius yra inovatyvus bandymas sukurti efektyvią tarptautinę transporto ir logistikos grandinę. Aš tikiu šios iniciatyvos sėkmę“, - sakė susisiekimo ministras E. Masiulis.

Bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus S. Dailydės teigimu, globalaus Rytų-Vakarų transporto koridorius projekto īgyvendinimas sudaro realias prielaidas krovinių srautui tarp pietinės Baltijos šalių per Lietuvą, Baltarusiją iki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Toliuijų Rytų šalių, panaudojant įvairių transporto rūšių privalumus ir efektyvių jų sąveiką. Projekte realizuojama Europos Sajungos (ES) transporto politikoje akcentuota žaliojo transporto koridoriaus konцепcija, kuri palanki geležinkelii, kaip mažiau teršiančios aplinką transporto rūšies, intensyviajam panaudojimui.

Svarbu pažymėti, kad Rytų-Vakarų transporto asociacijos veiklai pirmus dvejus metus konsultacine ir finansinė paramą teiks ES Baltijos jūros fondas per Blekingės regiono (Švedija) inicijuotą ir koordinuojamą EWTCII (East West Transport Corridor II) projektą. Europos Komisijos parengtame ES Baltijos jūros strategijos veiksmų plane EWTCII projektas traktuojamas kaip vienas pavyzdinį žaliųjų transporto koridorių. Pavykus jų sėkmingai realizuoti, šis projektas galėtų tarnauti kaip gerosios praktikos taikymo pavyzdys visai Europai.

Tačiau svarbiausia, kad EWTCA, kaip inovatyvus partnerystės instrumentas, įneštų savo indėlį ir sukurta pridėtinę vertę, plėtojant prekybos srautus tarp Europos ir Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos, Kazachstano, Kinijos bei kitų Toliuijų Rytų šalių. ■

# Казахстан внес прагматизм в деятельность ОБСЕ



**Уже более полугода Казахстан председательствует в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). Впервые в истории этой организации ею руководит азиатская страна. Специальным представителем Казахстана в ОБСЕ по вопросам транспорта и транзита назначен посол Литовской Республики по особым поручениям Витаутас Найдужас. О своем опыте на этом посту журналу JŪRA MOPE SEA рассказывает специальный представитель Казахстана в ОБСЕ д-р Витаутас НАУДУЖАС.**

**- Какое влияние на эту важную международную организацию оказывает впервые председательствующая в ней азиатская страна – Казахстан?**

- В первую очередь, следует отметить, что Казахстан – не только первое азиатское государство, но и первая из бывших республик Советского Союза, которая председательствует в ОБСЕ. Это важно и невероятно интересно. Лейтмотив Казахстана во время председательства в ОБСЕ – это, пожалуй, прагматичность.

До сих пор ОБСЕ не проявляла себя как институт, превентивно и оперативно решавший сложные конфликтные вопросы. Казахстан пытается повернуть этот институт в сторону прагматизма.

Казахстан является очень важной, одной из пяти среднеазиатских стран, насчитывающих 60 миллионов жителей и пять интегральных проблем, которые могут вызвать конфликты.

## **- Какие это проблемы?**

- Это вопросы энергетики, воды, экологии, транспорта, а также Шелкового пути и продовольственного снабжения. Если они тем или иным образом не будут решаться, это может вызывать очень неблагоприятные тенденции в Центральной Азии, невзирая на те огромные богатства, которыми располагают Казахстан, Туркменистан, Узбекистан. Казахстан является самой стабильной, быстро и качественно развивающейся страной. Очень хорошо, что именно Казахстан, а не какая-либо другая азиатская страна, приступил к председательству в ОБСЕ. То, что сделал Казахстан за последнее полугодие, сильно впечатляет. Немало уже состоявшихся встреч, конференций посвящалось решению весьма прагматичных, актуальных вопросов.



**- Каковы введенные Казахстаном новшества в ОБСЕ и что сам Казахстан получает от этого нового опыта?**

- Когда Казахстан начал председательствовать в ОБСЕ, министр иностранных дел республики заявил, что вводит в министерстве «военное положение». Конечно, это было сказано в шутку, но мысль такова, что деятельность министерства иностранных дел Казахстана сконцентрирована в первую очередь на делах ОБСЕ, на тех вопросах, которые нужно решать.

В деятельности ОБСЕ присутствуют три группы вопросов.

Группа вопросов, связанных с транспортом, энергетикой, экономикой, традиционно не имела столь сильной поддержки. Казахстан новаторски отнесся к тому, в какой степени ОБСЕ может подключиться к решению транспортных вопросов. Я имею в виду не развитие инфраструктуры. Конечно, ОБСЕ не располагает финансовыми источниками, которые могут финансировать, инвестировать или соинвестировать те или иные проекты, но она может привлечь внимание и координировать. Имеются в виду упрощенные пограничные и таможенные процедуры, безопасность дорог и множество других вопросов, которые можно решить усилиями не одного государства, а сообщества государств.

Хорошей инициативой Казахстана было то, что он смог направить деятельность ОБСЕ на решение многих вопросов, в том числе и транспортных. Казахстан предложил решать не искусственно надуманные проблемы, а продиктованные жизнью и необходимостью.

Например, ОБСЕ привлекла внимание многих к проблеме иссякающего Аральского моря. Это море иссякает потому, что в масштабах не одного государства, а всего региона неправильно и нерационально используются водные ресурсы. Только совместными усилиями всех государств региона можно тем или иным способом приостановить обмеление Аральского моря и даже кардинально решить этот вопрос.

Таким образом, Казахстан предложил ОБСЕ решать практические вопросы, чтобы эта организация была не только дискуссионным клубом, но и стала практическим институтом, нужным всем государствам.

В настоящее время ОБСЕ объединяет 56 государств-членов и 13 государств-партнеров, среди которых находятся Южная Корея, Австралия и многие другие страны. Все эти страны, члены и партнеры, фактически составляют половину мира. По экономической мощности это очень сильное объединение. Пока что эта мощь должным образом не используется, и Казахстан привлек к этому всеобщее внимание.

**- Каковы Ваши личные впечатления и наблюдения?**

- Председательствуя в ОБСЕ, Казахстан выделяет огромные организационные, финансовые и человеческие ресурсы. Ему удалось провести немало впечатляющих мероприятий, и, полагаю, председательство этой страны является действительно очень удачным. ■

Если Казахстану в конце года удастся организовать саммит ОБСЕ, это станет апогеем его председательствования. Надо надеяться, что удастся это сделать. Искренне желаю этой стране самого большого успеха. Однако даже то, что уже сделано, в истории ОБСЕ отразится как значительная деятельность Казахстана.

**- Как, по Вашему мнению, Литва готова перенять председательство в ОБСЕ?**

- У Литвы имеется наглядный и хороший пример. Мы должны продолжить начатые Казахстаном дела, привлечь внимание и к другим вопросам, которые также очень важны. Мы намерены продолжать решение проблем не только в сфере безопасности транспорта, но также и энергетической безопасности. В этой области Литве уже удалось кое-что сделать. Первая генеральная репетиция – заседание ОБСЕ по вопросам безопасности энергетики пройдет 13-14 сентября в Вильнюсе.

Некоторые работы совместными усилиями нам уже удалось успешно выполнить. Из таких примечательна международная конференция «Роль логистики на пути Азия – Европа», организованная логистической компанией «TNIKA Group» и международным бизнес-журналом JURA MOPE SEA в Алматы в январе с.г. Это было первое мероприятие, где Казахстан и Литва совместными усилиями показали, что деятельность ОБСЕ при решении конкретных вопросов может быть очень pragmatичной. Это мероприятие дало хороший старт, его оценили в разных странах мира. Такие мероприятия следует продолжать, и очевидно, что у них имеются хорошие перспективы. Полагаю, что подобную конференцию мы можем организовать и в будущем году, уже в год председательства Литвы в ОБСЕ. Она может пройти в Казахстане или Литве, однако основой такого мероприятия опять-таки должен быть pragmatizm. Скажем, Шелковый путь. В этом транспортном коридоре заинтересованы 20 стран. В прошлом году они произвели 90 процентов всего мирового валового внутреннего продукта. Если мы хорошо войдем, хотя бы одной ногой шагнем в эту систему, это будет гигантской удачей для занятости нашей транспортной инфраструктуры, транспортных компаний, наших автомобильных, железных дорог, портов, и Литва станет видимой миру.

В этой связи хочу отметить, что благодаря советнику премьер-министра Литвы Альгирдасу Шакалису 30 июня была учреждена Ассоциация участников транспортного коридора EAST WEST. Ею интересуются, в ее деятельности принимают участие страны Скандинавии, компании и ассоциированные структуры Китая. Полагаю, что эта Ассоциация может успешно развивать свою деятельность в Европе и Азии. Эта деятельность также видна и очень нужна.

Еще одним важным мероприятием, показавшим возможности Литвы в руководстве Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе, была состоявшаяся в прошлом году в Вильнюсе встреча министров транспорта стран ASEM – Европы и Азии, организацию которой также можно считать хорошей репетицией перед началом председательства Литвы в ОБСЕ. ■

## ESBO veiklą Kazachstanas įvedė pragmatizmo



**Praėjo daugiau kaip pusmetis, kai Kazachstanas pirmininkauja Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO). Pirmą kartą šios organizacijos istorijoje jai vadovauja Azijos šalis.**

**Specialiuoju Kazachstano atstovu ESBO transporto ir tranzito klausimais yra paskirtas Lietuvos Respublikos ambasadorius ypatingiems pavedimams Vytautas Naudužas.**

**Apie savo patirtį šiame poste žurnalui JURA MOPE SEA pasakoja specialus Kazachstano atstovas ESBO dr. Vytautas NAUDUŽAS.**

**- Kokią įtaką šiai reikšmingai tarptautinei organizacijai daro pirmosios Azijos šalies – Kazachstano – pirmininkavimas?**

- Pirmiausia reikia pažymeti, kad Kazachstanas ne tik pirma Azijos valstybė, bet ir pirma iš Sovietų Sajungos respublikų, kuri pradėjo pirmininkauti ESBO. Tai yra reikšminga ir be galo įdomu. Kazachstano leitmotyvas pirmininkaujant ESBO, ko gero, yra pragmatiškumas.

Iki šiol ESBO nėra pasireiškusi kaip institucija, preventyviai ir operatyviai sprendžianti sudėtingus konfliktinius klausimus. Kazachstanas mėgina šią instituciją pasuktį pragmatizmo link.

Kazachstanas yra labai svarbi viena iš penkių Vidurinės Azijos šalių, turinčių 60 milijonų gyventojų ir penkias integralias problemas, galinčias sukelti konfliktus.



**VIKING**

**Служба  
безопасности  
«Викинг» – одна  
из первых в  
Республике  
Казахстан,  
работает по охране  
физических и  
юридических  
лиц. Основная  
специфика  
подразделения –  
вооруженное  
сопровождение  
грузов во  
взаимодействии  
со службами  
безопасности  
Европы, России,  
Казахстана,  
Киргизии.**

**Контактные  
телефоны:**

**+ 7 7212 41 23 15,  
+ 7 701 533 06 40**

**E-mail:  
[vikingto@mail.kz](mailto:vikingto@mail.kz)**

#### - Kokios tai problemos?

- Tai – energetikos, vandens, aplinkosaugos, transporto, taip pat Šilko kelio, ir maisto tiekimo klausimai. Jeigu jie vienokiu ar kitokiu būdu nebūs sprendžiami, tai gali sukelti labai nepalankias tendencijas Centrinėje Azijoje, nežiūrint į tuos milžiniškus turtus, kuriuos disponuoja Turkmenistanas, Uzbekistanas, Kazachstanas. Pastarasis yra stabiliausia, sparčiai, kokybiškai besivystanti šalis. Labai gerai, kad būtent Kazachstanas, o ne kuri nors kita Azijos šalis pradėjo pirmininkauti ESBO. Tai, ką padarė Kazachstanas per pastarajį pusmetį, yra labai išpūdinga. Jau įvykusių nemaža susitikimų konferencijų buvo skirta labai pragmatiniams, praktiniams klausimams spręsti.

#### - Kokios yra Kazachstano įvestos naujovės ESBO ir ką pats Kazachstanas gauna iš šios naujos patirties?

- Kazachstanui pradėjus pirmininkauti ESBO, užsienio reikalų ministras pareiškė, kad ministerijoje įveda „karinę padėtį“. Aišku, tai buvo pasakyta žaismingai, bet mintis tokia, kad Kazachstano užsienio reikalų ministerijos veikla pirmiausiai buvo sukonzentruota į ESBO reikalus, į tuos klausimus, kuriuos galima išspręsti.

ESBO veikloje yra trys klausimų grupės.

Klausimų, kurie susiję su transportu, energetika, ekonomika, grupė tradiciškai nebuvo tokia stipri. Kazachstanas pažiūrėjo labai naujoviškai į tai, kiek ESBO gali prisištoti sprendžiant transporto klausimus. Turia galvoje ne infrastruktūros plėtrą. Žinoma, ESBO nedisponuoja finansiniai šaltiniai, galinčiai finansuoti, investuoti ar koinvestuoti į vienus ar kitus projektus, bet jis gali atkreipti dėmesį ir koordinuoti. Turima galvoje supaprastintos pasienio ir muitinių procedūros, kelių saugumas ir daugybė kitų klausimų, kuriuos galima išspręsti ne vienos valstybės, o valstybių bendrijos pastangomis.

Gera Kazachstano iniciatyva buvo ta, kad jis galėjo pakreipti ESBO veiklą sprendžiant daugelį klausimų, tarp jų ir transporto. Kazachstanas pasiūlė spręsti ne dirbtinai išgalvotas problemas, o tai, ką diktuoja gyvenimas ir būtinybė.

Todėl ESBO taip pat atkreipė didelį dėmesį į senkančią Aralo jūrą. Ši jūra senka dėl to, kad ne vienos valstybės, o viso regiono mastu neteisiniagai ir neracionaliai naudojami vandens ištekliai. Tik bendromis visų regiono valstybių pastangomis galima vienokiu ar kitokiu būdu pristabdyti Aralo jūros sekimą ir net kardinaliai išspręsti ši klausimą.

Taigi, Kazachstano pasiūlymas ESBO ir buvo spręsti praktinius klausimus. Tada ši organizacija bus ne tik diskusijų klubas, bet taps praktine institucija, reikalinga visoms valstybėms.

Šiuo metu ESBO vienija 56 valstybes narės ir 13 valstybių partnerių, tarp kurių yra Pietų Koreja, Australija ir daugelis kitų šalių. Visos šios šalys narės ir partnerės faktiškai sudaro pusę pasaulio. Pagal ekonominę galiai tai yra labai stiprus junginių. Kol kas ta galia nėra tinkamai panaudojama, ir Kazachstanas į tai atkreipė dėmesį.

#### - Kokie Jūsų asmeniniai išpūdžiai ir pastebėjimai?

- Pirmininkaudamas ESBO Kazachstanas skiria milžiniškus organizacinius, finansinius ir žmo-

giškuosius išteklius. Jam pavyko padaryti nemažai ypač išpūdingų renginių ir, manau, šios šalies pirmininkavimas yra tikrai labai sėkmingas.

Jeigu Kazachstanui metų pabaigoje pavyktų surengti ESBO samitą, tai būtų jo pirmininkavimo apogėjus. Reikia tiketis, kad pavyks tai padaryti. Nuoširdžiai linkiu šiai šaliai kuo didžiausios sėkmės. Tačiau net ir tai, kas jau yra padaryta, ESBO istorijoje atsispindės kaip reikšminga Kazachstano veikla.

#### - Kaip, Jūsų manymu, Lietuva pasirengusi permoti pirmininkavimą ESBO?

- Lietuva turi akivaizdūs ir gerą pavyzdį. Mes turėtume testi Kazachstano pradėtus darbus, atkreipti dėmesį ir į kitus klausimus, kurie taip pat yra labai svarbūs. Mes ketiname testi ne tik transporto saugumo, bet taip pat ir energetinio saugumo problemų sprendimą. Šioje srityje Lietuvių jau pavyko ši tą nuveikti. Pirmoji generalinė repeticija – ESBO posėdis energetikos saugumo klausimais vyks šių metų rugpjūčio 13-14 dienomis Vilniuje.

Kai kuriuos dalykus bendromis pastangomis mums jau pavyko sėkmingai nuveikti. Iš tokų pažymėtina logistikos kompanijos „TL NIKA Group“ ir tarptautinio verslo žurnalo JURA MOPE SEA šių metų sausio mėnesį Almatoje organizuota tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“, kurioje dalyvavo keli šimtai logistikos specialistų iš įvairių šalių. Tai buvo pirmas renginys, kuriuo Kazachstanas ir Lietuva bendromis pastangomis parodė, kad ESBO veikla gali būti labai pragmatiška, sprendžiant konkretius klausimus. Šis renginys davė gerą startą ir apie jį buvo kalbama įvairiose pasaulio šalyse. Tokie renginiai turėtų būti testimai, ir akivaizdu, kad jie turi geras perspektyvas. Manau, kad panašią konferenciją galėtume surengti ir kitaip, jau Lietuvos pirmininkavimo ESBO metais. Ji galėtų vykti Kazachstane arba Lietuvoje, tačiau tokio renginio pagrindas vėlgi turėtų būti pragmatizmas. Sakykim, Šilko keliais. Šiuo transporto koridoriumi yra suinteresuotos 20 šalių. Praėjusiais metais jos pagamino 90 procentų viso pasaulio bendrojo vidaus produkto. Jeigu mes gerais įeisime, nors vieną koją įkelxsime į šią sistemą, tai bus milžiniška sėkmė mūsų transporto infrastruktūrai, transporto kompanijoms, mūsų keliui, geležinkelii, uostų užimtumui, ir Lietuva bus matoma pasaulyje.

Ta proga noriu pažymėti, kad Lietuvos premjero patarėjo Algirdo Šakalio dėka birželio 30 d. buvo įkurta EAST WEST transporto koridoriaus asociacija. Ja domisi ir jos veikloje dalyvauja Skandinavijos šalys, Kinijos kompanijos ir asocijuotos struktūros. Manau, kad ši asociacija gali sėkmingai plėtoti savo veiklą Europoje ir Azijoje. Ta veikla taip pat yra matoma ir labai reikalinga.

Dar vienas svarbus renginys, parodės Lietuvos galimybes vadovauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai, buvo pernai Vilniuje vykęs ASEM – Europos ir Azijos transporto ministrių susitikimas, kurio organizavimą taip pat galima laikyti gera repeticija prieš Lietuvių pradedant pirmininkauti ESBO.



**Скоро исполнится год со дня создания нового Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Белоруссией. Возможность создать подобный союз, не исключая принятия общей валюты и создания единого экономического пространства, обсуждалась еще несколько лет назад. В начале декабря 2009 года президенты трех стран приняли решение учредить совместный таможенный союз. Как появление новой международной структуры повлияло на работу таможенных органов, на бизнес и экономику трех государств – о этом международному бизнес-журналу JURA MOPE SEA рассказывает начальник управления международных отношений комитета таможенного контроля при министерстве финансов Республики Казахстан Курмангалий АЛДАБЕРГЕНОВ.**

# Первые шаги нового Таможенного союза

**- Курмангалий Муратович, какова главная суть нового Таможенного союза?**

- Подписание 6 октября 2007 года «Договора о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза» определило стратегию и последовательность шагов по созданию Таможенного союза.

Договором определено, что Таможенный союз – форма трансграничной интеграции сторон, предусматривающая единую таможенную территорию, в пределах которой во взаимной торговле товарами, происходящими из единой таможенной территории, а также происходящими из третьих стран и выпущенными в свободное обращение на этой таможенной территории, не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера. При этом стороны применяют единый таможенный тариф и другие единые меры регулирования торговли товарами с третьими странами.

Еще одна особенность нового Таможенного кодекса – возможность одновременного помещения товаров под две таможенные процедуры – экспорт и таможенного транзита.

В основу разработки Таможенного кодекса Таможенного союза были положены нормы Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур в редакции 1999 года, которая была подписана в г. Киото (так называемая Киотская конвенция). Здесь необходимо отметить, что Казахстан присоединился к этой конвенции в феврале 2009 года. Данная конвенция определяет основные принципы взаимоотношений между участниками ВЭД и таможенной службой. Главное, что заложено в этих принципах, – упрощение процедур таможенного оформления, либерализация

отношений между декларантами и таможенными органами, основанные на системах выборочности контроля, применения рисков и посттаможенного аудита, и т.д.

**- Все ли постановления нового союза начали действовать во всех трех странах?**

- Решением Межгоссовета № 9 было установлено три этапа формирования единой таможенной территории Таможенного союза:

предварительный - до 1 января 2010 г.;

первый - с 1 января 2010 г. до 1 июля 2010 г.;

второй - с 1 июля 2010 г. до 1 июня 2011 года.

С 1 января 2010 года в Республике Беларусь и Республике Казахстан в сфере таможенно-тарифного регулирования к товарам из третьих стран применяются единые ставки ввозных таможенных пошлин, установленные Единым таможенным тарифом (ЕТТ), который включает более 11 тысяч товарных позиций.

При этом на переходный период предусмотрена возможность временного (до 5 лет) применения пониженных пошлин по товарам, которые особо значимы для экономики государств, формирующих Таможенный союз (отдельные виды сырья, технологическое оборудование и запчасти к нему, инвестиционные товары). Принимая во внимание, что на момент начала формирования ЕТТ ставки ввозных таможенных пошлин между Беларусью и Россией были унифицированы более чем на 90 %, а между Казахстаном и этими государствами – только на 38 %, этот переходный период введен для адаптации к новым условиям.

Для реализации положений Таможенного кодекса Таможенного союза подготовлено и одобрено 32 нормативных документа, которые отнесены к компетенции КТС.

В настоящее время из 51-го международного договора, составляющих договорно-правовую базу Таможенного союза, 38 договоров вступили в силу. В связи с принятием Таможенного кодекса Таможенного союза утратили актуальность 8 ранее подписанных международных договоров, по которым Республика Казахстан и Российская Федерация приостановили проведение необходимых для их вступления в силу внутригосударственных процедур (далее – ВГП).

Таким образом, к 1 июля 2010 г. выполнены задачи первого этапа формирования единой таможенной территории, созданы необходимые правовые условия для её функционирования с единой системой тарифного и нетарифного регулирования, унифицированными нормами таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля. Одновременно проводится работа по переносу этих форм контроля на внешний контур таможенной границы Таможенного союза.

**- Как с новыми задачами и вызовами справляются таможенные органы?**

- Со вступлением в силу нового Таможенного кодекса с 1 июля 2010 года в практику таможенных органов Республики Казахстан будут внедряться новые понятия, по-новому будет регулироваться ряд правоотношений. Для привычных таможенных процессов будут изменены их правовая природа и смысловое наполнение.

Самое простое – это изменения в терминологии, к которым необходимо просто привыкнуть, например:

- таможенный брокер теперь будет называться таможенным представителем, при этом содержание данного института практически не изменится;



# Pirmieji naujosios Muitų sajungos žingsniai

• контейнеры отнесены к транспортным средствам, что позволит снять значительное количество проблем по контролю за временным ввозом контейнеров, которые сейчас у нас имеются.

**- Оправдалась ли идея создания такого союза? Какие Вы видите плюсы и минусы в деятельности нового Таможенно-го союза?**

- Имеются и более существенные изменения. В частности, в новый Таможенный кодекс включена глава, регламентирующая порядок задержания товаров и документов на них при проведении таможенного контроля. Уменьшено количество документов, необходимых при таможенном декларировании. Предусмотрены такие виды обеспечения уплаты таможенных платежей, как страхование и поручительство. Полностью исключено лицензирование деятельности в сфере таможенного дела.

Введены специальные упрощения по декларированию товаров для уполномоченного экономического оператора, одним из которых является возможность выпуска товаров до подачи таможенной декларации с уплатой платежей на момент подачи декларации. То есть фактически получается беспроцентная отсрочка платежа на срок от 10 до 40 дней. При этом условием получения юридическим лицом статуса уполномоченного экономического оператора является внесение обеспечения, размер которого составляет один миллион евро, а при условии соответствия лиц критериям, определяемым Комиссией таможенного союза, – 150 тысяч евро.

Очень существенным моментом стала возможность декларирования под одним кодом ТН

ВЭД комплектных объектов. Это нововведение касается крупных инвесторов, которые теперь смогут ввозить производственное оборудование комплексами и даже целыми заводами на более выгодных для себя условиях, декларируя такие комплексы и заводы под одним кодом. Введена новая форма обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов – договор поручительства.

**- Какое значение для экономики Казахстана имеет новый Таможенный союз?**

- Таможенный союз улучшит инвестиционный климат всех трех стран, укрепит положение наших экспортно ориентированных предприятий, создаст хорошие предпосылки для развития и перспектив в части расширения рынка сбыта и создания совместного производства.

При новых условиях ускорится и упростится процесс перемещения товаров. Такая динамика станет привлекательной для инвестиций, будет стимулироваться экономическая активность, возрастет товарооборот. Сотрудничество в рамках Таможенного союза благоприятно скажется как на расширении регионального рынка, так и на продвижении экспортной продукции трех государств.

Еще одно преимущество ТС – реализация с большей эффективностью транзитного потенциала нашей Республики. Комплексные и системные меры, принимаемые по формированию Таможенного союза, единого экономического пространства, придают уверенность в том, что механизм функционирования ТС будет отвечать задачам, поставленным руководителями государств на благо населения наших стран. ■

**- Благодарим за ответы.**

**Netrukus sukaks vieneri metai, kai buvo įkurtas naujas bendras Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos Muitų sajunga.**

**Galimybė įkurti tokią sajungą, kaip ir priimti bendrą valiutą ir įkurti bendrą ekonominę erdvę, buvo aptarinėjama dar prieš keletus metus. 2009 metų pradžioje trijų šalių prezidentai nusprendė įkurti bendrą Muitų sajungą.**

**Kaip naujos tarptautinės struktūros atsiradimas paveikė trijų valstybių muitinių darbą, verslą ir ekonomiką, tarptautiniam verslo žurnalui JŪRA MORE SEA pasakoja Kazachstano Respublikos finansų ministerijos muitų kontrolės komiteto tarptautinių santykių valdybos viršininkas Kurmangalij ALDABERGENOVAS.**

**- Prašom papasakoti, kokia pagrindinė naujosios Muitų sajungos esmė?**

- 2007 m. spalio 6 d. pasirašytas Susitarimas dėl bendros muitų teritorijos įsteigimo ir Muitinių sąjungos formavimo nubrėžė Muitų sajungos įkūrimo strategiją ir jos paskesnius žingsnius.

Susitarimu numatyta, kad Muitų sajunga – šalių prekybos ir ekonominicos integracijos forma, numantanti bendrą muitų teritoriją, kurių ribose prekiaviant prekėmis, kurių kilmė – bendra muitų teritorija arba trečiosios šalys, išleidusios prekes laisvom apyvartom toje muitų teritorijoje, netaikomi muitų mokesčiai ir ekonominio pobūdžio apribojimai. Be to, šalys taiko bendrą muitų tarifą ir kitokias bendras prekybos su trečiosiomis šalimis reguliavimo priemones.

Dar vienas naujojo Muitų kodekso ypatumas – galimybė vienu metu pateikti prekes dviem muitinių procedūroms – eksportui ir muitinių tranzitu.

Muitų sajungos Muitų kodekso sudarymo pagrindu buvo paimtos 1999 metų redakcijos Tarptauti-

nės konvencijos, pasirašyto Kioto mieste (vadinamoji Kioto konvencija), normos dėl muitų procedūrų supaprastinimo. Būtina pažymeti, kad Kazachstanas prisijungė prie šios konvencijos 2009 metų vasarą. Ši konvencija numato pagrindinius muitinių tarusavio santykių principus. Pagrindiniai principai – supaprastinti muitų iforminimo procedūras, liberalizuoti deklaruotojų ir muitinių darbuotojų santykius, pagrūstus kontrolės pasirinktinumo, rizikų, auditu pritaikymo ir kitokiai principai.

**- Ar visi naujosios sajungos sprendimai pradėjo veikti visose trijose šalyse?**

- Tarpvalstybinės tarybos sprendimui Nr.9 buvo nustatyti trys Muitinių sajungos bendros muitų teritorijos formavimo etapai:

įšankstinis – iki 2010 m. sausio 1 d.;  
pirmasis – nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. liepos 1 d.;  
antrasis – nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. liepos 1 d.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. Baltarusijos Respublikoje ir Kazachstano Respublikoje prekėms iš trečiųjų ša- ►



lių taikomi vienodi įvežamų prekių muičio mokesčiai, nustatyti bendruoju muičiu tarifu (BMT), kuriame yra per 11 tūkstančių prekių pozicijų.

Be to, pereinamuoju laikotarpiu numatyta galimybė laikinai (iki 5 metų) taikyti mažesnius mokesčius prekėms, kurios yra labai svarbios Muitų sajungos valstybėms (kai kurios žaliai rūšys, kai kurie įrenginiai ir jų atsarginės dalys, investicinių prekės). Turint galvoje, kad, pradėjus formuoti BMT, įvežamų prekių muičio mokesčiai tarp Baltarusijos ir Rusijos buvo unifikuoti daugiau nei 90 proc., o tarp Kazachstano ir tų valstybių – tik 38 proc., tas pereinamas laikotarpis buvo skirtas adaptuotis prie naujų sąlygų.

Muitų sajungos Muitų kodeksą nuostatams realizuoti parengti ir patvirtinti 32 normatyviniai dokumentai. Šiuo metu iš 51 tarpautinės sutarties, kurios sudaro Muitų sajungos teisinę bazę, jau įsigaliojo 38 sutarty. Priėmus Muitų sajungos Muitų kodeksą, prarado aktualumą 8 anksčiau pasirašytos sutartys, pagal kurias Kazachstano Respublika ir Rusijos Federacija pristabdė jų įsigaliojimui reikalinių valstybės vidaus procedūras (toliau - VVP).

Tokiu būdu iki 2010 m. liepos 1 d. išspręsti bendros muičių teritorijos formavimo pirmojo etapo uždaviniai, sudarytos reikiamos teisinės sąlygos diegti muičių teritorijoje bendrą tarifą ir netarifinio reguliavimo sistemą, unifikuoti muičių, sanitarijos, veterinarijos ir fitosanitarijos kontrolės normas. Tuo pat metu tos kontrolės formos perkeliama į Muitų sajungos pasienio muitines.

#### - Kaip su naujais uždaviniais ir iššūkiais susitvarko muičinės?

- Įsigaliojus naujam Muitų kodeksui, nuo 2010 m. liepos 1 d. Kazachstano Respublikos muičinėse įdiegiamos naujos sąvokos, kitaip regiliuojami teisiniai santykiai.

Vienas paprasciausų pokyčių – pakeista terminologija, prie kurios reikia tiesiog priprasti. Pavyzdžiu:

- muičinės brokeris dabar bus vadinas muičinės atstovu, tačiau šio instituto turinys beveik nesikeis;

- konteineriai priskiriami transporto priemonėms, o tai padės atsikratyti daugelio problemų, susijusių su laikino konteinerių įvežimo kontrole.

- Ar pasiteisino tokios sajungos įkūrimo idėja? Kokius įžvelgiate naujosios Muitų sajungos veiklos

#### **plusus ir minusus?**

- Yra ir didesnių pokyčių. Pavyzdžiu, naujajame Muitų kodekse yra skyrius, reglamentuojantis prekių ir jų dokumentų sulaikymo per muičinės patikrą tvarką. Sumažintas dokumentų reikalingų prekėms deklaruoti, kiekis. Numatyti nauji muičio mokesčių mokėjimo būdai, kaip antai draudimas ir laidavimas. Muitų sferoje visiškai neberekės licencijuoti veiklos.

Ivesti specialūs prekių deklaravimo supaprastinimai įgaliotajam ekonominiam operatoriui. Vienas tokiai – galimybė gaminti prekes iki muičio deklaracijos pateikimo, sumokant mokesčius deklaracijos pateikimo momentu. Faktiškai išeina beprocentinis mokėjimų atidėjimas nuo 10 iki 40 dienų. Kad juridinis asmuo įgytų įgaliotojo ekonominio operatoriaus statusą, reikia pateikti vieno milijono eurų garantiją, o jeigu asmenys atitinka Muitų komisijos nustatytus kriterijus, - 150 tūkstančių eurų.

Esminė naujovė yra galimybė deklaruoti vienu kodu TN VED (???) komplektinius objektus. Ši naujovė taikoma stambiesiems investuotojams, kurie dabar gali įvežti gamybos įrangą kompleksais ir net gamyklos naudingesnėmis sąlygomis, deklaruodami tokius kompleksus ir gamyklas vienu kodu. Ivesta nauja muičių mokesčių mokėjimo forma – laidavimo sutartis.

#### **- Kokią reikšmę Kazachstano ekonomikai turi naujoji Muitų sąjunga?**

- Muitų sąjunga padės pagerinti visų trių šalių investicijų klimatą, sustiprins mūsų į eksportą orientuotą įmonių poziciją, sukurs geras priaileidas plėtrai ir perspektyvoms plečiant pardavimų ir bendrų įmonių rinką. Naujos sąlygos paspartins ir paprastins prekių judėjimo procesą. Tokia dinamika taps patraukli investicijomis, bus skatinamas ekonominis aktyvumas, prekybos augimas. Bendradarbiavimas su Muitų sajungos sistema bus naudingas regioninės rinkos plėtrai ir skatinėti trijų šalių eksportą.

Kitas Muitų sajungos pranašumas – efektyvus mūsų Respublikos tranzitinio pajėgumo įgyvendinimas.

Visuotinės ir sisteminės priemonės, kurių imtasi kuriant Muitų sajungą, bendrą ekonominę erdvę, suteikia pasitikėjimo, kad nacionaliniai lyderiai nustatytas Muitų sajungos mechanizmas veiks mūsų žmonių labui.

■ **- Dėkojame už atsakymus.**

# Особенности переходного периода

**Ирина Пронина,**  
юрист юридической фирмы  
«Халас и Партнеры»

**1 июля вступил в силу новый Таможенный кодекс Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. По состоянию на 1 июля Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза ратифицировали только Россия и Казахстан. Официальных информаций о ратификации Беларусью данного Договора еще нет, поэтому нормы нового Таможенного кодекса пока на Беларусь не распространяются. Таможенный контроль на белорусской границе также пока остается в силе.**

Именно вступление в силу Таможенного кодекса Таможенного союза является ключевым моментом его создания и предполагает формирование единой таможенной территории, складывающейся из территорий Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь. Единая таможенная территория ведет в свою очередь к снятию таможенного контроля на границах стран участниц союза.

Однако до вступления в силу нового кодекса и снятия таможенных границ между государствами членами союза, одним из главных аспектов Таможенного союза можно было назвать действующий уже с 1 января 2010 года Единый Таможенный Тариф, предполагающий единые ставки таможенных пошлин на территории союза.

Считаю, что с вступлением в силу нового Таможенного кодекса участникам внешнеэкономической деятельности следует сосредоточиться на изучении его положений, чтобы быть в курсе изменений и избежать неожиданных препятствий.

Важным вопросом в моменте существенных изменений в таможенном законодательстве для участников внешнеторгового оборота является то, какие нормы и когда следует применять. То есть должен ли уже сегодня, например, перевозчик спешить получить новое свидетельство о включение его в реестр таможенных перевозчиков?

Для выяснения подобных обстоятельств в Таможенном кодексе Таможенного союза (далее – ТК ТС) предусмотрены переходные положения, регулирующие права и обязанности возникшие до вступления в силу нового законодательства.

Так, статьей 367 ТК ТС определено, что таможенные агенты Республики Беларусь, таможенные брокеры Республики Казахстан и России, таможенные перевозчики, владельцы складов временного хранения, таможенных складов и магазинов беспошлиновой торговли, созданные до вступления в силу ТК ТС, вправе осуществлять деятельность в сфере таможенного дела в течение 6 месяцев со дня вступления в силу ТК ТС.



# Pereinamojo laikotarpio ypatumai

*Irina Pronina*

Advokatų kontoros

*„Choras ir partneriai“ teisininkė*

**Nuo šių metų liepos 1 d. įsigaliojo naujas Muitų sajungos tarp Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano Muitų kodeksas.**

**Kol kas susitarimą dėl Muitų sajungos Muitų kodekso įsigaliojimo pasirašė tik Rusija ir Kazachstanas.**

**Oficialių žinių, bylojančių apie Baltarusijos prisijungimą prie susitarimo, dar nėra, todėl Muitų kodekso nuostatos Baltarusijos teritorijoje nebegalioja. Taip pat prie Baltarusijos sienos lieka galioti iki šiol veikianti muitinės kontrolė.**

Muitų sajungos Muitų kodekso įsigaliojimo momentas yra esminis įvykis Muitų sajungos formavime, tai reiškia, kad kuriama vieninga muitų teritorija, susidedanti iš Rusijos Federacijos, Kazachstano Respublikos ir Baltarusijos Respublikos teritorijų. Vieninga muitų teritorija, savo ruožtu, veda prie Muitų sajungos valstybių narių muitinės kontrolės panaikinimo.

Prieš įsigalijant naujam Muitų kodeksui ir muitinės kontrolės panaikinimui, Muitų sajungos valstybių narių teritorijose vienu iš pagrindinių vienjančių dalykų buvo nuo 2010 m. sausio 1 d. vieningas muitų tarifas, nustatytas visoje Muitų sajungos teritorijoje.

Manau, kad kol kas klausimas dėl Muitų kodekso įsigaliojimo lieka atviras. Muitų sajungos valstybės narės turėtų sutelkti dėmesį ties galimų kliūčių atsiradimui bei, esant būtinybei, kodekso nuostatų pakeitimu.

Svarbus klausimas Muitų sajungos dalyviams išlieka kada ir kokios taisyklės turi būti taikomos esant teisės normų pasikeitimams. Pavyzdžiu, ar turi vežėjas jau dabar paskubėti ir kreiptis dėl naujo pažymėjimo gavimo ir iutraukimo į muitinės vežėjų registrą?



Если говорить подробнее о перевозчиках, то до истечения вышеуказанного шестимесячного срока перевозчик должен будет позаботиться о включении в реестр таможенных перевозчиков на новых условиях, оговоренных ТК ТС. При этом процедура включения в реестр таможенных перевозчиков и исключения из этого реестра определяется законодательством каждого из государств - членов Таможенного союза. Свидетельство, подтверждающее статус таможенного перевозчика, будет выдаваться, как и раньше таможенным органом государства, включившим в реестр таможенных перевозчиков. Форма такого свидетельства изменится и будет определена Комиссией Таможенного союза. Таможенные перевозчики, включенные в реестр до вступления в силу ТК ТС, вправе осуществлять перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, в течение 6 месяцев со дня вступления в силу ТК ТС без получения нового документа о включении в реестр.

Что касается мест декларирования товаров, то пока не вступит в силу международный договор, допускающий подачу декларации любому таможенному органу на территории Таможенного союза, декларация должна подаваться таможенному органу страны, где зарегистрирован декларант товаров.

Если говорить о самой таможенной декларации на товары, то решением Комиссии Таможенного

союза разработана и вступает в силу с 1 января 2011 года «Инструкция по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций». До этого времени будут применяться прежние декларации. Новая, разработанная форма декларации будет общая для всех участников – членов Таможенного союза. Однако законодательствами каждого участника союза могут быть установлены дополнительные требования по заполнению отдельных граф.

Следует отметить, что положения нового Таможенного кодекса содержат множество отсылочных норм на национальное законодательство государств – сторон союза, которые должны быть приведены в соответствие с ТК ТС и иными международными договорами Таможенного союза. К сожалению, в настоящее время еще необходимо разработать существенное количество новых нормативных актов, восполняющих пробелы в таможенном законодательстве, для обеспечения бесперебойной работы участников внешнеэкономической деятельности.

В настоящий период экспортёрам, перевозчикам и иным представителям таможенного сообщества остается только ждать новых решений о формировании Таможенного союза и активно отслеживать изменения в быстро изменяющемся законодательстве для дальнейшей эффективной работы на территориях России, Беларуси и Казахстана.



Siekdama išvengti tokių aplinkybių, Muitų sajunga Muitų kodekse yra numačiusi pereinamojo laikotarpio nuostatus, reglamentuojančius teises ir įsipareigojimus, iškilusius iki naujų teisės aktų įsigaliojimo.

Muitų sajungos Muitų kodekso 367 straipsnis nustato, kad Baltarusijos Respublikos muitinės agentai, Rusijos ir Kazachstano muitinės brokeriai, muitinės vežėjai, laikino saugojimo sandėlių savininkai, muitinės sandėliai ir parduotuvės, prekiaujančios neapmokestintomis prekėmis, kurios buvo įsteigtos iki naujojo Muitų kodekso įsigaliojimo, gali testi savo veiklą iki šešių mėnesių nuo naujojo Muitų kodekso įsigaliojimo.

Kalbant detaliau apie vežėjus, reikėtų pabrėžti, kad jiems yra

nustatytas aukščiau minėtas šešių mėnesių terminas, iki kurio baigios jie privalės pasirūpinti, kad būtų įtraukti į muitinės vežėjų registrą atsižvelgiant į naujus Muitų kodekso nuostatus. Pabrėžtina, kad įregistruavimo ir įregistruavimo iš vežėjų registro tvarka yra nustatoma atskirai kiekvienos valstybės narės nacionaliniuose teisės aktuose. Pažymėjimai, liudijantys apie muitinės vežėjo statusą, kaip ir anksčiau, bus išduodami Muitų sajungos valstybės narės atitinkamo muitinės organo. Pažymėjimo forma pasikeis, o pakeitimai turės būti patvirtinti Muitų sajungos komisijos. Vežėjai, įregistruoti į muitinės vežėjų registrą iki šešių mėnesių nuo naujojo Muitų sajungos Muitų kodekso įsigaliojimo, galės vykdyti

savo veiklą be naujų pažymėjimų, t.y. nesiregistruodami naujajame muitinės vežėjų registre.

Pažymėtina, kad kol neįsigaliojo tarptautinis susitarimas, leidžiantis deklaruoti prekes bet kuriame iš Muitų sajungos šalių muitinės organų, prekės turi būti deklaruojamos muitinėje, kurioje registruotas prekių gavėjas.

Nuo 2011 m. sausio 1 d. įsigalioja Muitų sajungos komisijos patvirtintos taisyklės „Dėl muitų deklaracijų formų ir jų pildymo“, reglamentuojančios naujų deklaracijų pildymą. Iki šio momento galios seno pavyzdžio deklaracijos. Nauja deklaracijos forma galios visų valstybių – Muitų sajungos narių – teritorijose. Tačiau kiekviena valstybė gali savarankiškai nustatyti papildomus reikalavimus tam tikrų

deklaracijos punktų pildymui.

Atkreiptinas dėmesys, kad naujajame Muitų kodekse yra daug nuorodų į susitarančių šalių nacionalinę teisę, kuri turi būti suderinta su Muitų sajungos Muitų kodekso nuostatais bei kitomis Muitų sajungos taisylėmis. Šiuo metu taip pat reikia parengti daug naujų teisės aktų, reglamentuojančių muitinės veiklą, siekiant užtikrinti sklandų muitinės dalyvių darbą.

Besiformuojant Muitų sajungai, eksportuotojams, vežėjams ir kitiems sajungos vidaus rinkos dalyviams lieka tik laukti naujų sprendimų ir teisės aktų įsigaliojimo bei aktyviai stebėti greitai besikeičiantį teisinį reglamentavimą tolesniams veiksmingam darbui Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano teritorijose.



### Cat® generatoriai ir varikliai (dyzeliniai bei dujiniai) – patikimas pasirinkimas Jūsų verslui.

Servisas, pardavimai, konsultacijos, atsarginės dalys.

Nesvarbu kokio dydžio, formos ar konstrukcijos variklių ar generatorių Jums reikia – geriausi Cat® sprendimai patenkins Jūsų lūkesčius!

**WITRAKTOR**

**UAB Witraktor** – oficialus kompanijos Caterpillar® atstovas Lietuvoje.  
Kirtimų g.11, LT-02300 Vilnius • Tel.: +370 650 51505 • [www.catpower.lt](http://www.catpower.lt)

**Lengviausias kelias pasiekti  
NVS bei Azijos šalis:  
Rusiją, Baltarusiją, Kazachstaną,  
Kirgiziją, Azerbaidžaną, Arméniją,  
Gruziją, Uzbekistaną, Turkménistaną,  
Tadžikistaną, Kiniją, Indiją ir kt.**

Jūsų paslaugoms:

- Vizų forminimas
- Viešbučių rezervavimas
- Lėktuvų bilietai
- Keltų bilietai
- Draudimo paslaugos
- Verslo, poilsio ir pažintinės kelionės



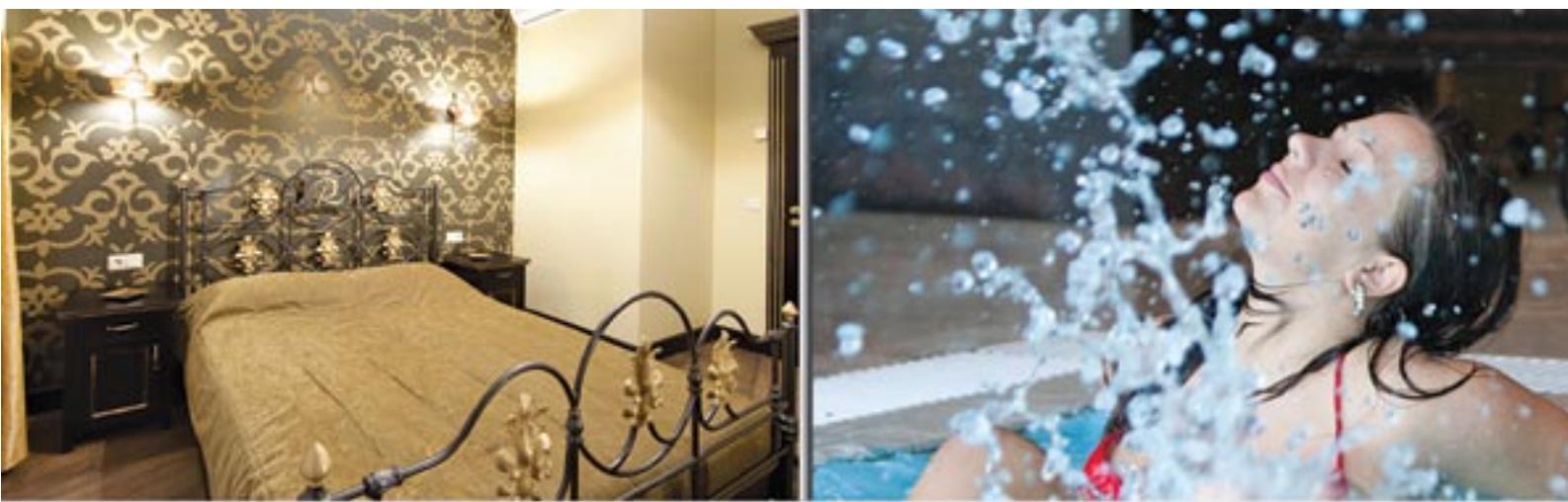
### **Turizmo UAB "LITAMICUS"**

Centrinis biuras  
Vilnius, A. Jakšto g. 5  
Tel. +370 5 2124474  
Faks. +370 5 2613637  
El. p. [info@litamicus.lt](mailto:info@litamicus.lt)

Klaipėdos filialas  
Taikos pr. 8, Klaipėda  
(kampinis iėjimas)  
Tel./faks. +370 46 257660  
El. p. [klaipeda@litamicus.lt](mailto:klaipeda@litamicus.lt)

[www.litamicus.lt](http://www.litamicus.lt)

[www.viza.lt](http://www.viza.lt)



# **Riterio Krantas** Rural Tourism Complex

Accommodation  
Conferences  
Catering

Swimming pool, saunas  
Entertainment  
Camping



Gratiskiu village, Trakai district, Lithuania  
+370 67377199, [info@riteriokrantas.lt](mailto:info@riteriokrantas.lt)  
[www.riteriokrantas.lt](http://www.riteriokrantas.lt)



# Экосистемы расширения цепочки поставок



Mark Millar

**Ветеран индустрии логистики Марк Миллар** обладает более чем 20-летним опытом по оказанию международных услуг независимого консультанта, просветителя и советника, которые помогают создать добавленную стоимость клиентам, когда они совершенствуют деятельность своих цепочек логистики и поставок в Китае и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Признанный лидер мысли в этой индустрии, Марк Миллар принимал участие более чем в 100 конференциях цепочек поставок в 16 странах в качестве спикера, председателя или модератора, а его статьи регулярно публикуются на четырех языках.

Он является членом консультативного совета некоторых ведущих организаций, его вклад признан и оценен несколькими наградами. М.Миллар удостоен включения в издание «Кто есть кто среди сильнейших игроков в управлении цепочками поставок в Китае», «Известные профессионалам лидеры мысли в цепочке поставок» и «Один из самых прогрессивных людей во всемирной логистике». Связаться с М.Милларом можно по электронной почте: [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)

**Признаки восстановления экономики после финансовых «американских горок» 2009 года приветствуются всеми, хотя и с большой долей осторожности.** Несмотря на то, что за последние восемнадцать месяцев объем груза, перевозимого по всемирной цепочке поставок, существенно снизился, глобализация торговли продолжает расширяться – подпитываемая постоянно изменяющейся динамикой мест производства, смешанной с оживленной экономикой различных рынков потребления – вместе с продолжающимся распространением многосторонних торговых соглашений. Следовательно, всемирные цепочки поставок становятся все более сложными и в то же время более нестабильными. Именно поэтому возможности «Sense & Response» становятся опасным атрибутом эффективного управления цепочкой поставок.

## Назад к основам

Несмотря на все сложности и неустойчивость, давайте вспомним о важнейших целях управления цепочкой поставок – уметь управлять рациональным и эффективным потоком четырех



важнейших элементов всей экосистемы: Товарами, Услугами, Капиталом и Информацией.

Управляя этими потоками товаров, услуг, капитала и информации, мы постоянно стремимся сбалансировать оптимизацию трех ключевых показателей эффективности: Скорости, Стоимости и Качества.

Несмотря на то, что все звучит довольно просто, на самом деле сочетание сложности и неустойчивости делает управление всемирной цепью поставок захватывающим и в то же время сложным, но нескучным делом.

В то время как мы постоянно пытаемся жонглировать скоростью, стоимостью и качеством, мы понимаем, что все эти три элемента не могут быть оптимизированы одновременно!

Мы всегда будем должны в какой-то степени компрометировать один из трех элементов для того, чтобы оптимизировать два другие. Например, если решение быстрое и дешевое, тогда, скорее всего, пострадает качество. Аналогичным образом, если мы требуем высшего качества и высокой скорости, то решение вряд ли будет дешевым.

Таким образом, вечная проблема оптимизации цепочки поставок – это поиск правильного баланса между скоростью, стоимостью и качеством, который является подходящим для сценария любой цепочки поставок, который, конечно, будет меняться часто и на нерегулярной основе.

Возможности «Sense & Response» вступить в игру, когда внешняя динамика влияет на цепочку поставок экосистемы – например, срочная необходимость в США во





время курортного сезона пополнить запас полок продаж в розницу - стала результатом воздушной перевозки игрушек из Гонконга в США, неся убытки в пользу увеличения скорости. Другим примером является нынешнее Slow Steaming, принятное судоходными линиями, но нежелательное для грузоотправителей, поскольку ставит под угрозу скорость с целью оптимизации расходов.

## Сотрудничество

Рассмотрим другой фактор экосистемы расширения всемирной цепочки поставок – Сотрудничество: то, о чем говорит почти каждый, но что удается немногим.

Результаты недавнего исследования, проведенного Конфедерацией Британской Промышленности (КБП), предполагают, что одним из последствий финансового кризиса будет большая необходимость и заинтересованность в сотрудничестве. В своем докладе «Форма бизнеса – следующие 10 лет» КБП прогнозирует, что компаниям придется реорганизовать и пересмотреть свой подход к работе с их поставщиками для того, чтобы повысить эффективность, а также избежать краха цепочки поставок.

Сложные глобализированные цепочки поставок связаны с многочисленными поставщиками,

производителями и поставщиками услуг; и если что-то повлияет на одно звено, то это может повлиять и на всю экосистему цепочки поставок. Для эффективного выполнения поставок участники должны работать вместе, а также, как правило, требуется открытый обмен информацией между всеми партнерами по всей цепочке поставок, что большинство участников не желает делать.

Поскольку современные цепочки поставок начинают напоминать больше сложную экосистему, нежели линейную цепочку, поставщики, производители, а также поставщики услуг, которые работают вместе на цепочку поставок одного клиента, могут в действительности быть конкурентами в бизнесе другого клиента.

На самом деле, пока каждая компания имеет свою личную экосистему цепочки поставок, которую она контролирует, эта самая компания будет участником экосистемы цепочки поставок другой компании и, возможно, будет компонентом ряда других экосистем цепочек поставок.

Компании не имеют естественного желания обсуждать свой бизнес и раскрывать информацию посторонним, но экономическая реальность может заставить их сотрудничать, чтобы выиграть дело, потому что клиент этого требует. Многие из мировых

компаний Fortune 500, особенно в области высоких электронных технологий и потребительской розничной торговли, настаивают на сотрудничестве во всей их базе снабжения.

Как сообщил недавно Британский «Transport Intelligence» (Ti), ряд поставщиков логистических услуг заявили, что они рассматривают вопрос о сотрудничестве с конкурентами, «но только в том случае, если этим будет руководить третья нейтральная сторона» с политикой строгой конфиденциальности.

Результаты исследования «Transport Intelligence», озвученные на выставке Multi Modal в апреле, показали, что в области транспорта и логистики существует четыре типа взаимодействия:

### Партнерское сотрудничество

- между логистическими компаниями с целью расширить географическую зону действия и использование оперативного взаимодействия

### Сотрудничество с клиентом

- между двумя или несколькими покупателями, в частности, для достижения экономии на росте масштаба производства при покупке товаров или услуг

### Сотрудничество конкурентов

- между конкурирующими про-

изводителями, чтобы добиться повышения эффективности и использования оперативного взаимодействия для обеспечения сокращения расходов

### Сотрудничество поставщик – клиент

- описывается Ti как «нормальные деловые отношения», где обе стороны принимают участие в открытом обмене информацией.

Вне зависимости от типа сотрудничества, наша «новая норма» сложности и неустойчивости потребует его расширения для того, чтобы компании имели лучшие возможности для эффективного решения будущих задач и могли чувствовать и реагировать на каждое изменение динамики цепочки поставок.

Одна из многих проблем для профессионалов цепочки поставок сегодня – это научиться искусству и науке практического сотрудничества для дальнейшего укрепления всемирной экосистемы цепочек поставок. Как правило, это связано еще и с другим балансом – использование партнеров для экономии на росте масштаба производства и объединенных конкурентных преимуществ, в то же время защищая организационные средства, включая человеческий капитал, общие знания и интеллект частного клиента.

# Ekosistemos tiekimo grandinei stiprinti

LOGISTIKA



*Markas Milaras*

Logistikos industrijos veteranas Markas Milaras (Mark Millar) turi daugiau kaip 20 metų pasaulinės patirties, teikiant nepriklausomas konsultavimo, mokymo (švietimo) ir patarėjo paslaugas, kurios padeda sukurti pridėtinę vertę klientams, kai jie tobulina savo logistikos ir tiekimo grandinių veiklą Kinijoje ir Azijos Ramiojo vandenyno regione.

Pripažintas šios industrijos minties lyderis Markas dalyvavo daugiau kaip 100 tiekimo grandinių konferencijų 16 šalių kaip pranešėjas, pirmininkas ar moderatorius, o jo straipsniai yra reguliariai publikuojami keturiomis kalbomis. M. Milaras dirba kai kurių pagrindinių organizacijų patariamojoje taryboje. Jo indėlis yra pripažintas, jis turi kelis apdovanojimus, yra įtrauktas į leidinius „Kas yra kas tarp energetikos veikėjų tiekimo grandinės valdyme Kinijoje“, „Profesionalams žinomi minties lyderiai tiekimo grandinėje“ ir „Vienas iš pažangiausių žmonių pasaulinėje logistikoje“. Contact him at mark@markmillar.com





**Ekonominės atsigavimo po 2009 metų finansinių amerikietiškų kalnelių požymius sveikina visi, nors ir gana atsargiai.**  
**Nepaisant to, kad per pastaruosius aštuoniolika mėnesių gerokai sumažėjo krovinių, gabenumų pasauline tiekimų sistema, vis plečiamasi prekybos globalizacija.**  
**Tai daryti skatina nuolat kintanti gamybos dinamika kartu su pagyvėjusia įvairių vartojimo rinkų ekonomika ir vis gausėjančiomis daugiašalėmis prekybos sutartimis.**  
**Vadinasi, pasaulinės tiekimų sistemos tampa vis sudėtingesnės ir kartu nestabilesnės.**  
**Kaip tik todėl „Sense & Response“ tampa vis pavojingesniu tiekimų sistemos efektyvaus valdymo atributu.**



## Atgal prie ištakų

Nepaisydami visų sunkumų ir sudėtingumų, prisiminkime svarbiausius tiekimų sistemos tikslus – mokėti valdyti racionalius ir efektyvius keturių pagrindinių visos ekosistemos elementų – prekių, paslaugų, kapitalo ir informacijos – srautus. Nors, valdydami tuos prekių, palaužų, kapitalo ir informacijos srautus, mes nuolat stengiamės subalansuoti tris pagrindinius efektyvumo rodiklius: greitį, kainą ir kokybę.

Nepaisant to, kad viskas skamba gana paprasta, iš tikrujų pasaulinės tiekimų sistemos valdymas yra sudėtingas ir įdomus dalykas.

Tuo metu, kai mes nuolat stengiamės žongliuoti greičiu, kaina ir kokybe, suprantame, kad visi tie trys elementai negali būti optimizuoti vienu metu!

Mes visada turėsime bent kažkiek kompromituoti vieną iš trijų elementų, kad būtų optimizuoti kiti du. Pavyzdžiu, jeigu sprendimas greitas ir pigus, tuomet greičiausiai nukentės kokybė. O jeigu mes reikalaujame aukštostos kokybės ir didelio greičio, tai sprendimas vargu ar bus pigus.

Vadinasi, amžina tiekimų sistemos optimizavimo problema – ieškoti teisingo balanso tarp greičio, kainos ir kokybės. Toks balansas tiks bet kokiam tiekimų sistemos scenarijui, kuris, žinoma, bus dažnai keiciamas ir nereguliarus.

„Sense & Response“ galimybės išsiterpi į žaidimą, kai išorinė dinamika veikia ekosistemos tiekimus, – pavyzdžiu, kai Jungtinėms Valstijoms kurortinio sezono metu reikėjo skubiai papildyti mažmenomis parduodamų lentynų atsargas, nes padidėjo iš Honkongo oru gabenumų žaislų srautai, teko patirti nuostolių, nes reikėjo sparčiai greiti. Kitas pavyzdys yra dabartinis *Slow Steaming*, kurį priėmė laivybos linijos, bet kuris nepageidautinas krovinių siuntėjams, nes dėl išlaidų optimizavimo gali nukentėti greitis.

### Bendradarbiavimas

Aptarkime kitą pasaulinės tiekimų sistemos tobulinimo veiksnį – bendradarbiavimą, tai, apie ką kalba beveik kiekvienas, bet ne daugeliui sekasi tai igyvendinti.

Neseniai Didžiosios Britanijos pramonės konfederacijos (DBPK) atlikę tyrimų rezultatai parodė, kad viena finansinės krizės pasekmis bus būtinybė ir suinteresuotas bendradarbiavimasis. Savo pranešime „Verslo formos – artimiausiai 10 metų“ DBPK prognozuoja, kad kompanijoms teks

reorganizuoti ir keisti savo darbo su tiekėjais metodus, kad pagerėtų tiekimų efektyvumas ir būtų išvengta tos sistemos žlugimo.

Sudėtingos ir globalizuotos tiekimų sistemos susijusios su daugybė tiekėjų, gamintojų ir paslaugų teikėjų. Ir jeigu vienoje tiekimų grandinės grandyje kas nors negerai, tai gali paveikti visą tiekimų sistemą. Kad tiekmai būtų tinkamai organizuoti, visi jų dalyviai turi dirbtini kartu, partneriai turi atvirai keistis informacija, ko dabar dauguma dalyvių vengia.

Kadangi dabartinės tiekimų grandinės ēmė panašėti į sudėtingą ekonominę sistemą, tiekėjai, gamintojai, taip pat ir paslaugų teikėjai, kurie dirba kartu su vieno kliento tiekimi-

parodoje *Multi Modal*, parodė, kad transporto ir logistikos srityje veikia keturių tipų bendradarbiavimas.

### Partnerių bendradarbiavimas

- tarp logistikos kompanijų, norint išplėsti veiklos geografiją ir pasinaudoti operatyviais tarpusavio veiksmais.

### Bendradarbiavimas su klientu

- tarp dviejų ar kelių pirkėjų, norint suraupytį iš gamybos mastų augimo perkant prekes ar paslaugas.

### Konkurentų bendradarbiavimas

- tarp konkuruojančių gamintojų, norint pasiekti didesnį darbo efektyvumą ir sumažinti išlaidas.



mų grandine, gali būti kita kliento verslo konkurentai.

Iš tiesų, kol kiekviena kompanija turi savo tiekimų liniją, kurią ji kontroliuoja, ta pati kompanija bus kitos kompanijos tiekimų sistemos dalis ir galbūt kitų tiekimo grandinių komponentas.

Kompanijos natūraliai nenori apatarinėti savo verslo ir dalintis informacija su pašaliniais, tačiau ekonominė realybė gali priversti jas bendradarbiauti, nes to reikalauja klientas. Daugelis pasaulinių *Fortune 500* kompanijų, ypač dirbančių sudėtingų elektronikos technologijų ir vartotojų skaičiaus mažmeninės prekybos srityje, nori bendradarbiuoti visoje jų tiekimų bazėje.

Britanijos *Transport Intelligence* (TI) nesenai pranešė, kad kai kurie logistikos paslaugų tiekėjai ketina aptarti bendradarbiavimą su konkurentais, „bet tik tuo atveju, jeigu tam vadovaus trečioji neutrali pusė“, ir griežtai paisyti konfidencialumo.

*Transport Intelligence* tyrimo rezultatai, paskelbti balandžio mėnesį

### Tiekėjo ir kliento bendradarbiavimas

- normalūs dalykiniai santykiai, kai abi pusės atvirai keičiasi informacija.

Neprisklausomai nuo bendradarbiavimo tipo, jo sudėtingumo, reikės jį plėtoti, kad kompanijos turėtų didesnias galimybes efektyviai spręsti ateities uždavinius, galėtų jausti kiekvieną tiekimų grandinės dinamikos pokytį ir į ją reaguoti.

Dabar viena iš daugelio tiekimo sistemos profesionalų problemų – išmokti praktinio bendradarbiavimo meno ir mokslo, kad būtų galima sustiprinti visą pasaulio tiekimų grandinės ekonominę sistemą. Dažniausiai tai susiję dar su kitu balansu – pasinaudoti partneriais, kad būtų galima suraupytį iš gamybos mastų augimo, ir konkurenčiniai priviliumais, tuo pat metu apsaugant organizacijos priemones, tarp jų ir žmogiškajį kapitalą, bendras žinių ir pavienių klientų intelektą.

**идея • информация • инновация**



Тел. + 7 701 378 76 18  
Тел. + 7 775 341 43 97

[info@iii-kz.com](mailto:info@iii-kz.com)  
[www.iii-kz.com](http://www.iii-kz.com)



# Быть ближе к клиенту



**Международная логистическая компания «TL Nika Group», уже второе десятилетие работающая в Литве и Казахстане, укрепляет экономическое сотрудничество обеих стран, стимулирует идеи делового партнерства и взаимного доверия. Какие перспективы и какие препятствия в этом партнерстве видит основатель и владелец компании «TL Nika Group» Витаутас ВАРАСИМАВИЧЮС. Об этом он рассказал в интервью.**

## Искусственно созданные проблемы решить нетрудно

- В международном пространстве мы декларируем, что Литва – транзитное государство, привлекательное для грузоперевозок между Востоком и Западом. Ваша компания является активной участницей транзита. С какими проблемами вам приходится сталкиваться?

- Литва, несомненно, географически привлекательное транзитное государство. Однако в этих транспортных коридорах у нас много конкурентов, поэтому мы должны прилагать все возможные усилия, чтобы грузы не повернули на другие пути и чтобы их перевозили через Литву. Мы должны создать условия для их перевозки.

К сожалению, пока что этого нет. Руководя международной логистической компанией «TL Nika Group», уже второе десятилетие работающей в Литве и Казахстане, я хорошо знаю проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики и логисты этих стран. С другой стороны, искусственно созданные проблемы решить нетрудно.

### - Какие это проблемы?

- Назову лишь несколько. Например, транспортные средства, не соответствующие стандартам, непускают на территорию Литвы. Транспортные средства, отвечающие требованиям правил дорожного движения Казахстана, не соответствуют требованиям правил дорожного движения Литвы. В Казахстане разрешена общая длина грузового транспортного средства до 20 метров, в Литве – тягач с прицепом только до 18,75 метра, тягач с полуприцепом – 16,5 метра.

Я бы сказал, что искусственно осложнена перевозка негабаритных грузов. Например, прибывающие из Европы на пароме негабаритные грузы не разрешается транзитом ввозить на территорию Литвы. Поэтому их на паромах доставляют в порты Латвии, где закон разрешает перевозить их через Латвию транзитом. Таким образом Литва явно теряет транзит негабаритных грузов.

Не созданы условия для смены водителей или тягачей в пограничной зоне Литвы. Бывает, что по прибытии к литовской границе у казахстанского водителя заканчивается виза. В таком случае казахстанское транспортное средство на территорию Литвы мог бы ввезти другой водитель. Однако такая процедура искусственно осложняется.

### - Как следовало бы решать эти проблемы?

- Если транспортное средство, которое отвечает требованиям правил дорожного движения своего государства, т.е. Казахстана, прибыло в Литву, чтобы забрать казахстанский груз, ему не должны создаваться препятствия для этого. Упразднение этого запрета послужило бы стимулом для транзита, в связи с чем было бы больше обеспеченных работой перевозчиков и логистических компаний. Также следует законодательным путем создать условия для транзита негабаритных грузов. Необходимо разрешить обеим странам менять водителей и транспортные средства на нейтральной территории.

## Идея сухого порта в Казахстане заслуживает внимания

- В последнее время в Казахстане немало говорят об идее сухого порта. Проект, который планируют претворить в жизнь в 2010–2014 годах, называется «Сухой порт – возрождение Шелкового пути». Как вы расцениваете эту идею?

- Идея действительно заслуживает внимания. Сухой порт стал бы хорошей базой для концентрации контейнеров в стратегическом месте Казахстана, откуда челночные поезда раз-

возили бы их в радиусе 300-500 километров. Преимущества сухого порта очевидны: это экологичный транспорт, низкий фактор риска, хорошая скорость и привлекательная цена.

Идея сухого порта не надуманна. Ее продиктовала сама жизнь. В последнее время молодые люди все реже выбирают профессию водителя- дальнобойщика. Эта работа достаточно трудная, поэтому все чаще возникает проблема, где найти людей, желающих совершать рейсы по пять тысяч километров и больше и отвечать за перевозимый дорогостоящий груз.

### - Какие условия необходимы для создания сухого порта?

- Поддержка государства, хорошее финансирование, надежный подвижной состав, межправительственные соглашения, касающиеся быстрых таможенных процедур.

### - Почему компании могут быть заинтересованы инвестировать в сухой порт?

- Полагаю, что сухим портом в Казахстане могут заинтересоваться компании морских портов, т.е. те, которым нужны грузы. В таком случае у компаний после доставки в Казахстан прибывших на судах грузов был бы и обратный груз, стало бы больше клиентов.

## «TL Nika Group» уже и в Караганде

### - Поиск новых клиентов и побудил Вас открыть представительство компании в Караганде в этом году?

- В промышленном центре Караганда, расположенным недалеко от столицы Казахстана Астаны, мы учредили представительство и открыли офис, чтобы быть ближе к своим заказчикам и клиентам. Это крупнейший шаг «TL Nika Group» в процессе закрепления на рынке перевозки казахстанских консолидированных грузов.

### - Как изменятся направления перевозимых Вашей компанией грузов?

- Заказчик будет ближе к логисту, быстрее получит от него исчерпывающие консультации и предложенные решения. Логист, находясь ближе к заказчику, лучше углубится в его проблемы, которые надо решить.

### - Какие грузопотоки будут контролировать Карагандинское представительство?

- Потоки консолидированных грузов со всего мира в Казахстан.

Карагандинское бюро будет обслуживать Северо западный Казахстан, т.е. столицу Астану, Петропавловск, Кокчетау, Семипалатинск.

### - Какая сфера деятельности остается у Алматинского представительства, уже давно действующего в Казахстане?

Алматинское бюро будет обслуживать один из крупнейших промышленных городов Алма-Ату и южную часть Казахстана.

### - Благодарю за беседу.

Беседовала Юлия Маномайте



# Būti arčiau kliento

Tarptautinė logistikos kompanija „TL Nika Group“ jau antrą dešimtmetį dirbdama Lietuvoje ir Kazachstane stiprina abiejų šalių ekonominį bendradarbiavimą, skatina verslo partnerystės ir tarpusavio pasitikėjimo idėjas. Apie šios partnerystės perspektyvas ir kliūtis pasakoja kompanijos „TL Nika Group“ įkūrėjas ir savininkas Vytautas VARASIMAVIČIUS.



## Dirbtinai sukurtas problemas nesunku išspręsti

- Tarptautinėje erdvėje mes deklaruojame, kad Lietuva – tranzito valstybė, patraukli kroviniams gabenti tarp Rytų ir Vakarų. Jūsų kompanija yra aktyvi tranzito dalyvė. Su kuriomis problemomis Jums tenka susidurti?

- Lietuva, be abejo, yra geografiškai palanki tranzito valstybė. Tačiau šiuose transporto koridoriuose mes turime daug konkurentų, todėl privalome dėti visokeriopas pastangas, kad krovinių nepasuktų kitais keliais, bet būtų gabenamei per Lietuvą. Privalome sudaryti palankias sąlygas jiems gabenti.

Deja, kol kas taip nėra. Vadovaudamas tarptautinei logistikos kompanijai „TL Nika Group“, antrą dešimtmetį dirbancią Lietuvoje ir Kazachstane, gerai žinau problemas, su kuriomis susiduria šių šalių vežėjai ir logistai. Kita vertus, dirbtinai sukurtas problemas nesunku išspręsti.

### - Kokios tos problemas?

- Paminėsi tik kelias. Pavyzdžiui, neatinkančios standartų transporto priemonės neįleidžiamos į Lietuvos teritoriją. Transporto priemonės, atitinkančios Kazachstano kelių eismo taisyklių reikalavimus, neatinkta Lietuvos kelių eismo taisyklių reikalavimui. Bendras krovinių transporato priemonės ilgis Kazachstane leidžiamas iki 20 metrų, Lietuvoje - vilkikas su priekaba tik iki 18,75 metro, vilkikas su puspriekabe - 16,5 metro.

Sakyčiau, dirbtinai apsunkintas negabaritinių krovinių gabėjimas. Pavyzdžiui, iš Europos keltu atkeliaujančių negabaritinių krovinių neleidžiamą tranzitu įvežti į Lietuvos teritoriją. Dėl to jie kelais gabėjami per Latvijos uostus, kur įstatymas leidžia tranzitu juos gabenti per Latviją. Tokiu būdu Lietuva akivaizdžiai praranda negabaritinių krovinių tranzitą.

Nesudarytos sąlygos Lietuvos pasienio zonoje keisti vairuotojus arba sukeisti vilkikus. Būna, kad atvažiavus prie Lietuvos sienos baigiasi Kazachstano vairuotojo vizas. Tokiu atveju Kazachstano transporto priemonę į Lietuvos teritoriją

galėtų vairuoti kitas vairuotojas. Tačiau tokia procedūra yra dirbtinai apsunkinama.

### - Kaip reikėtų spręsti šias problemas?

- Jeigu transporto priemonė, kuri atitinka savo valstybęs, t. y. Kazachstano, kelių eismo taisyklių reikalavimus, atvažiavo į Lietuvą paimti Kazachstano krovinių, jai neturi būti kliudoma tai padaryti. Panaikinus šį draudimą, būtų skatinamas tranzitas, rysium su tuo būtų daugiau darbu aprūpintų vežėjų ir logistikos kompanijų. Taip pat reikėtų sudaryti įstatymiškai palankias sąlygas negabaritinių krovinių tranzitui. Būtina leisti abiems šalims neutralioje teritorijoje keisti vairuotojus ir transporto priemones.

## Sausojo uosto idėja Kazachstane verta dėmesio

- Pastaruoju metu Kazachstane nemažai kalbama apie sausojo uosto idėją. Projektas, kurį ketinama įgyvendinti 2010-2014 metais, vadinasi „Sausasis uostas – Šilko kelio atgimimas“. Kaip vertinate šią idėją?

- Idėja tikrai verta dėmesio. Sausasis uostas būtų gera bazė koncentruoti konteinerius strateginėje Kazachstano vietoje, iš kurios šaudykliniai traukiniai 300-500 kilometrų spinduliu sparčiai juos išvežiotų. Sausojo uosto privalumai: ekologiskas transportas, mažas rizikos faktorius, geras greitis ir patraukli kaina.

Sausojo uosto idėja nėra išgalvota. Ją padiktavo pats gyvenimas. Pastaruoju metu jauni žmonės vis mažiau nori rinktis tolimų reisų vilkiko vairuotojo profesiją. Šis darbas gana sunkus, todėl vis dažniau išskyla problema, kur rasti žmonių, norinčių važiuoti penkis tūkstančius ir daugiau kilometrų ir būti atsakingais už vežamą brangų krovinių.

### - Kokios yra būtinės sąlygos sukurti sausajam uostui?

- Valstybės palaikymas, geras finansavimas, patikimi riedmenys, tarpvyriausybiniai susitarimai dėl greitų muitinės procedūrų.

### - Kodėl kompanijos galėtų būti suinteresuotos investuoti į sausajį uostą?

- Manau, kad sausuoju uostu Kazachstane turėtų susidomėti jūros uostų kompanijos, t.y tos, kurioms reikia krovinių. Tokiu atveju kompanijos laivais atplukdytus krovinius, nugabenusios į Kazachstaną, turėtų ir atgalinį krovinių, ir daugiau klientų.

## TL NIKA Group jau ir Karagandoje

### - Ar naujų klientų paieška paskatino Jus šiemet atidaryti kompanijos atstovybę Karagandoje?

- Netoli Kazachstano sostinės Astanos esančiaime pramonės centre Karagandoje įkūrėme atstovybę ir atidarėme kontorą, siekdami būti arčiau savo užsakovų ir klientų. Tai yra didžiausias „TL Nika Group“ žingsnis įsitvirtinant Kazachstano konsoliduotų krovinių gabėjimo rinkoje.

### - Kaip pasikeis Jūsų kompanijos gabėjamų krovinių kryptys?

- Užsakovas bus arčiau logisto, greičiau gaus jo išsamias konsultacijas ir jo pasiūlytus sprendimus. Logistas, būdamas arčiau užsakovo, geriau įsigilins į problemas, kurias reikia spręsti.

### - Kokius krovinių srautus kontroliuos Karagando atstovybė?

- Konsoliduotų krovinių srautus iš viso pasaulio į Kazachstaną.

Karagandos biuras aptarnaus Šiaurės vakarų Kazachstaną, t.y. sostinę Astaną, Petropavlovską, Kokčetau, Semipalatinską.

### - Kokia veiklos sfera lieka jau seniai Kazachstane veikiančiai Almatos atstovybei?

- Almatos biuras aptarnaus vieną stambiausių pramonės miestą Almatą ir pietinę Kazachstano dalį.

### - Ačiū už pokalbių.

*Kalbėjosi Julija Manomaitė*



# Швянтойский морской порт готовится к возрождению

Елена Листопад

**Тихий курортный городок Швянтойи, расположенный на берегу Балтийского моря, ожидают большие перемены. Правительство и Сейм Литвы в законодательном порядке приняли решение о возрождении Швянтойского морского порта. Строительные работы по его воссозданию намечены на 2013-2015 годы.**

## Экскурс в историю

Старый Швянтойский порт был впервые отмечен в исторических письменах (источники упоминают 1685 год), когда было завершено возведение первых молов, а также сформирована и углублена акватория внутреннего зимнего порта, построены причалы.

В 1690 году порту было дано название Янмариенбург (Janmarienburgas) в честь королевы и короля Яна III Собеского (Jan III Sobieski). В 1921 году по Версальскому договору Клайпеда была передана державам-победительницам, в Клайпедском порту хозяйничали французские, английские, итальянские и японские власти, и Швянтойи являлся единственным выходом к морю независимой Литвы. Литовское правительство приняло решение построить здесь коммерческий порт с 7-8- ме-

тровыми глубинами и защитными северным и южным молами.

В 1923 году Клайпедский порт после восстановления был передан Литве, что внесло корректировку в проект строительства Швянтойского порта, начавшегося в 1925 году и продолжавшегося 12 лет. Швянтойский порт служил местом стоянки небольших рыболовных судов. Нередко заходили сюда и прогулочные суда, и парусники, внося оживление в размеренную жизнь рыбацкого поселка. Тогда были возведены северный и южный молы, очищена от наносов и углублена внутренняя акватория, были даже оборудованы два зимних бассейна и проложена узкоколейка.

В 1939 году Литовское правительство вновь решительно взялось за незаконченное строительство Швянтойского порта, поскольку Литва вновь утратила Клайпедский порт в



[www.geoproyektas.lt](http://www.geoproyektas.lt)



Э. Гентвилас



Б. Гайлюшис



А. Шлаутерис



В. Стальмокас

результате аннексии Германии. В том же году был возведен южный мол, существующий и поныне, углублена акватория внутреннего порта до 6 м. Именно у нового южного мола стоял пришвартованный единственный военный корабль независимой Литвы, в 1918 году названный именем президента «Антanas Сметона».

Но начавшаяся Вторая мировая война окончательно остановила строительные работы. После войны, когда Литве была возвращена Клайпеда, Швянтойский порт утратил свою значимость и постепенно захирел. Акваторию и входной канал никто не чистил, и их занесло настолько, что сегодня местным рыбакам, чтобы выйти в море, приходится перетаскивать свои лодки волоком.

## Порт будет мультифункциональным

Идея восстановить Швянтойский морской порт возникла еще в середине 90-х годов. Было много споров, каким должен быть второй литовский порт. Одно время рассматривалась даже возможность строительства здесь грузовых терминалов и создания логистического центра. Но поскольку все усилия были сосредоточены на расширении и модернизации Клайпедского порта, от воссоздания Швянтойского порта на время отказались. Теперь это время пришло, тем более что директивой Евросоюза от каждой страны Балтийского региона требуется оборудовать убежища для судов через каждые 30 миль береговой полосы.

«В принятом Сеймом Литовской Республики в 2008 году законе о восстановлении Швянтойского морского порта не содержится детализации, каким он должен быть. Сейчас уже есть четкая концепция: это будет мультифункциональный порт на 494 швартовочных места, предназначенный для приема рыболовных, прогулочных, небольших круизных судов, для яхт и парусников, для вспомогательного флота, обслуживающего Бутигский нефтетерминал. Глубина фарватера порта не более 6-7 метров. Стоимость проекта – 53 миллиона евро. Часть средств выделит Евросоюз, деньги к началу отстройки уже зарезервированы. Однако сегодня еще трудно сказать, какой процент финансирования возьмет на себя ЕС. Если по максимуму,

то есть 85 %, то нам самим останется вложить 8 миллионов евро – сумма тоже немаленькая», – говорит генеральный директор Клайпедского государственного морского порта Эугенијюс Гентвилас.

Изучением возможностей восстановления Швянтойского морского порта занимались в соответствии с заключенным межгосударственным соглашением испанские компании «Alatec» и «Ardanuy». Они представили дирекции Клайпедского порта семь вариантов отстройки порта, из которых был выбран один наиболее приемлемый и реалистичный. Как сказал Э.Гентвилас, основными критериями были экономичность, щадящее влияние на окружающую среду, функциональность.

## Последнее слово – за литовскими специалистами

Но и этот вариант не окончательный. Лаборатории профессора Брунонаса Гайлюшиса при Институте энергетики Литвы поручено провести оценку влияния объекта на окружающую среду.

«Мы начали работы весной и через год должны представить отчет о влиянии порта на окружающую среду. Помимо выбранного дирекцией варианта, нужно рассмотреть еще как минимум две альтернативы и выбрать наиболее экономичную и экологичную модель. На основе наших рекомендаций будут составляться техпроекты отстройки молов, работ по дноуглублению и инфраструктуре», – поделился планами профессор Б.Гайлюшис – крупнейший специалист в этой области.

Инженерно-геологические изыскания проводит компания «Геопроектас», тоже большой авторитет в своем деле. Она уже два десятка лет занимается изысканиями для строительства гидротехнических сооружений в портах России, Латвии, Литвы.

«Мы с прошлого года проводим инженерно-геологические изыскания на 7 га внутренней и 15 га внешней акватории Швянтойского порта, а также на 8 га суши, без чего невозможно приступить к проектированию восстанавливаемого порта - новых молов, новых причалов и зданий инфраструктуры. Работа сложная, поскольку ведется на мелководье – входной канал и акватория сильно занесены. Бурим скважины глуби-

ной до 20 – 40 метров, поднимаем оттуда образцы грунта и лабораторным путем определяем его расчетные геотехнические характеристики. Требуется пробурить более 80 скважин. Главная цель изысканий - получить достоверную информацию о недрах земли, о физико- механических свойствах грунтов, основания для расчетов реконструкции и строительства подходного канала, устойчивости оградительных сооружений и оценки риска в соответствии с требованиями и рекомендациями EAU-2004. По предварительным данным можно уже утверждать, что данная территория относится к сложной степени геотехнической категории », – рассказал директор «Геопроектас» Артурас Шлаутерис.

## Навигация для яхт откроется через год

А пока ведутся эти крупномасштабные исследования и другие подготовительные работы к началу отстройки Швянтойского порта, дирекция Клайпедского порта параллельно занимается подготовкой восточной части Швянтойского порта к приему яхт и малых судов. Это событие намечено на 1 июня 2011 года.

«Мы могли бы спокойно дожидаться 2013 года, но решили, что после некоторых дополнительных работ порт вполне может в следующем сезоне принимать небольшие суда. Уже провели батиметрические измерения, готовим техдокументацию по очистке части внутренней акватории и углублению входного канала, где глубина всего 40 см, по укреплению восточного причала, где будут временно швартоваться яхты», – сказал Э.Гентвилас.

Идею дирекции Клайпедского порта горячо поддержал мэр Паланги Витаутас Стальмокас.

«С нетерпением ждем, когда начнется возрождение Швянтойского порта. Это новые возможности для развития туризма, это новые рабочие места в Швянтой и Паланге. Решение дирекции открыть порт для яхт и малых судов уже к следующему летнему сезону считаю очень правильным. Со своей стороны сделаем все возможное для развития инфраструктуры – нужно быть готовыми к наплыву туристов и подготовку начинать уже сегодня», – считает В.Стальмокас.



# Šventosios jūrų uostas ruošiasi atgimimui

*Jelena Listopad*

**Ramus Šventosios kurortinis miestelis, įsikūręs ant jūros kranto, gyvena didelių pemaninų laukimų. Lietuvos Vyriausybė ir Seimas įstatymine tvarka priėmė sprendimą dėl Šventosios jūrų uosto atgaivinimo. Jo atkūrimo statybos darbus numatyta atlikti 2013-2015 metais.**

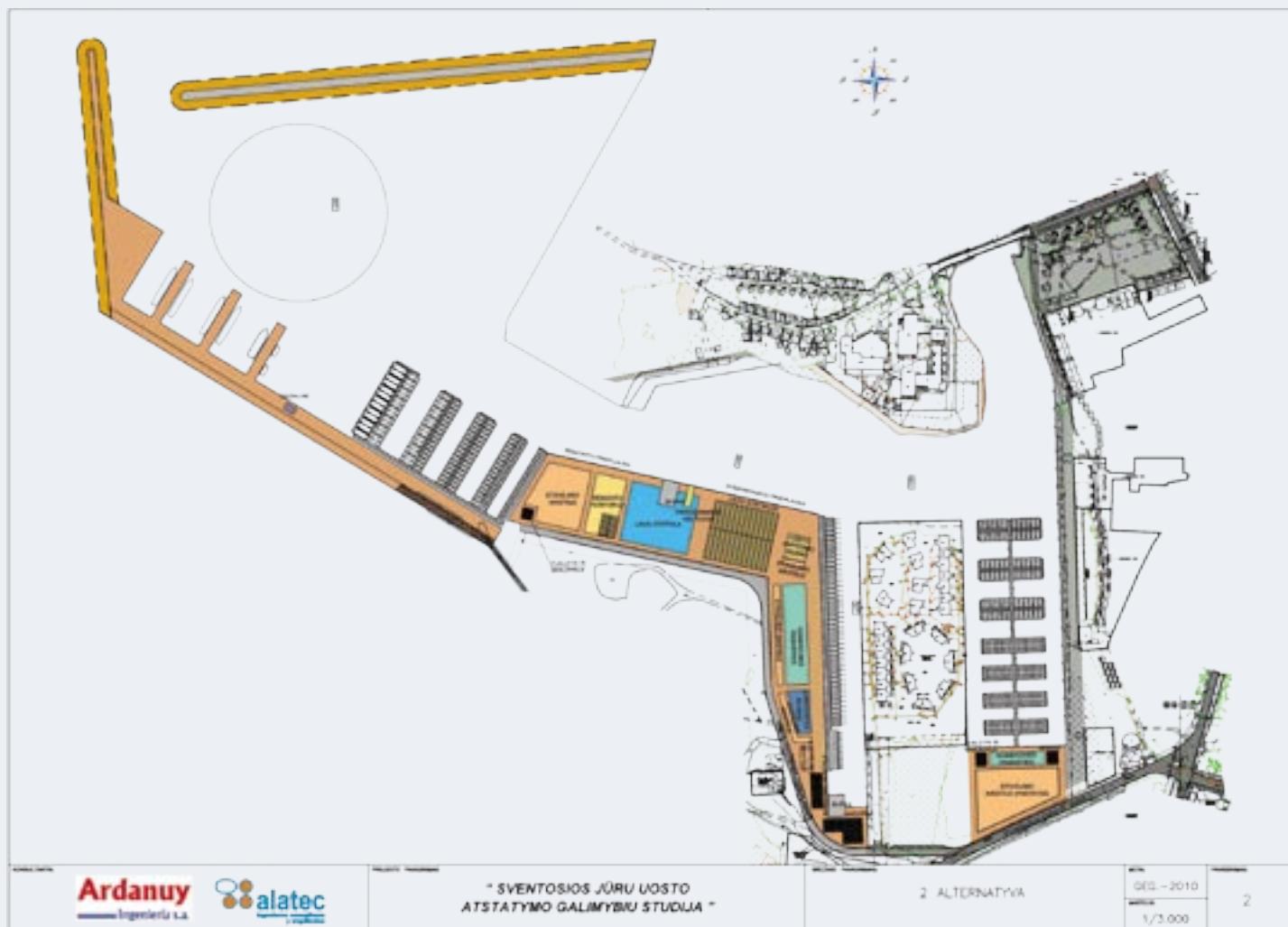
## Ekskursas istorijon

Senasis Šventosios uostas pirmą kartą paminėtas istoriniuose raštuose (šaltiniai nurodo 1685 metus), kai buvo pastatyti pirmieji molai, suformuota ir pagilinta žemos uosto akvatorija, įrengtos krantinės.

1690 metais uostui buvo suteiktas Janmarienburgo vardas karalienės ir karaliaus Jono III Sobieskio garbei. 1921 metais pagal Versailio sutartį Klaipėda buvo perduota valstybėms

nugalėtojoms, Klaipėdos uoste šeimininkavo prancūzai, anglai, italai ir japonai, o Šventojo buvo vienintelis nepriklausomas Lietuvos išėjimas į jūrą. Lietuvos vyriausybė nusprensdė pastatyti čia 7-8 metrų gylio komercinį uostą su apsauginiu siauriniu ir pietiniu molais.

1923 metais Klaipėdos uostas po sukilio buvo grąžintas Lietuvai, o tai pakoregavo ir Šventosios uosto statybos projektą. Pagal jį statybos darbai prasidėjo 1925 metais ir truko 12 metų. Šventosios uostas tapo nedideliu žvejybos laivų



[www.geoprojektas.lt](http://www.geoprojektas.lt)

Šventosios uostas šiandien.



stovėjimo vieta. Neretai čia užsukdavo ir pramoginiai laivai, ir burlaiviai, kurie pajvairindavo ir pagyvindavo ramų miestelio gyvenimą. Tada buvo pastatyti šiaurinis ir pietinis molai, išvalytos sanašos ir pagilinta vidinė akvatorija, buvo net įrengti du žemos baseinai ir nutiestas siaurukas.

1939 metais Lietuvos vyriausybė vėl ėmėsi nebaigtos Šventosios uosto statybos, nes Lietuva po Vokietijos aneksijos vėl prarado Klaipėdos uostą. Tais pačiais metais buvo pastatytas pietinis molas, tebesantis iki šiol, iki 6 m buvo pagilinta vidinio uosto akvatorija. Kaip tik prie naujojo pietinio molo stovėjo prisišvartavęs vienintelis nepriklausomas Lietuvos karo laivas „Antanas Smetona”, 1918 metais pavadintas tuo- mečio prezidento garbei.

Tačiau prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas galutinai sustabdė statybos darbus. Po karo, kai Lietuvių buvo sugrąžinta Klaipėda, Šventosios uostas prarado savo reikšmingumą ir pamažu sunykė. Akvatorijos ir iplaukų kanalo niekas nevalė, ir jie buvo taip užnešti sanašomis, kad dabar vietos žvejai, norėdami išplaukti jūron, priversti vilti savo valtis.

## Uostas bus daugiafunkcinis

Idėja atgaivinti Šventosios jūrų uostą gime dar praėjusio amžiaus paskutinių dešimtmetyje. Buvo daug ginčų, koks turėtų būti antrasis Lietuvos uostas. Vienu metu net buvo svarstoma galimybė pastatyti čia krovinių terminalus ir iškurti logistikos centrą. Bet kadangi visos pastangos buvo sutelktos į Klaipėdos uosto plėtrą ir modernizavimą, laikinai buvo atsisakyta Šventosios uosto atstatymo planų. Dabar tas laikas praėjo, juo labiau kad Europos Sajungos direktyva reikalauja, kad kiekvienoje Baltijos regiono šalyje kas 30 mylių pakrantės juostos būtų įrengtos laivų prieplaukos.

Pasak Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vadovo Eugenijaus Gentvilo, Lietuvos Respublikos Seimo 2008 metais priimtas įstatymas dėl Šventosios uosto atkūrimo nedetalizuoją, koks jis turėtų būti. O dabar jau yra aiški konceptacija: tai bus daugiafunkcinis uostas su 494 švartavimo vietomis. Jis galės priimti žvejybos,

pramoginius, nedidelius kruizinius laivus, jachtas ir burlaivius, juo galės naudotis ir pagalbinis laivynas, aptarnaujantis Būtingės naftos terminalą. Uosto farvaterio gylys bus ne didesnis kaip 6-7 metrai. Projekto kaina – 53 milijonai eurų. Dalį lėšų skirs Europos Sajunga, pinigai uosto atstatymo pradžiai jau rezervuoti. Tačiau dabar dar sunku pasakyti, kokią finansavimo dalį prisiims ES. Jeigu didžiausią, t.y. 85 proc., tai mums liks skirti 8 milijonus eurų – irgi nemenka suma.

Šventosios jūrų uosto atkūrimo galimybes pagal tarpmalstinius susitarimus tyrė Ispanijos kompanijos „Alatec“ ir „Ardanuy“. Jos pateikė Klaipėdos uosto direkcijai septynis uosto atstatymo variantus, iš kurių buvo pasirinktas vienas priimtiniausias ir realiausias. Kaip sakė E. Gentvilas, pagrindiniai kriterijai buvo ekonomiškumas, mažiausias neigiamas poveikis aplinkai, funkcionalumas.

## Paskutinis žodis – Lietuvos specialistams

Tačiau ir tas variantas dar negalutinis. Profesoriaus Brunono Gailiušio laboratorijai prie Lietuvos energetikos instituto patikėta įvertinti objekto poveikį aplinkai.

„Pradėjome darbus pavasarį ir po metų turime pateikti ataskaitą apie uosto poveikį aplinkai. Be direkcijos pasirinkto varianto, reikia ištirti dar mažiausiai dvi alternatyvas ir išrinkti ekonomiškiausią ir ekologiškiausią modelį. Pagal mūsų rekomendacijas bus sudaryti techniniai molų atstatymo, dugno gilinimo ir infrastruktūros darbų projektai“, – pasidalino savo planais profesorius B. Gailiušis, vienas geriausių šios srities specialistų.

Inžinerinius ir geologinius tyrimus atlieka kompanija „Geoprojektas“, irgi didelis šios srities autoritetas. Ši kompanija jau dvidešimt metų atlieka hidrotechninių įrenginių statybos Rusijos, Latvijos ir Lietuvos uostuose tyrimus.

„Geoprojektas“ direktorius Arturas Šlauteris pasakojo, kad jau nuo praėjusių metų jų darbuotojai atlieka tyrimus 7 ha vidinio ir 15 ha išorinio Šventosios uosto teritorijoje, taip pat 8 ha sausumos teritorijoje. Be šių darbų neįmanoma pradėti projektuoti uosto atstatymo (naujų mo-

lų, naujų krantinių, infrastruktūros pastatų statybos) darbų. Tyrimai sudėtingi, nes jie atliekami seklumoje – iplaukimo kanalas ir akvatorija labai užnešti. Grėžiame 20-40 m gylio grėžinius, iškeliami iš ten grunto pavyzdžius ir laboratoriuje nustatomės jo geotechnines charakteristikas. Reikia išgrižti per 80 grėžinių. Pagrindinis tyrimų tikslas – gauti tikslią informaciją apie žemės gelmes, grunto fizines ir mechanines savybes, moksliskai pagrįsti iplaukimo kanalo rekonstrukcijos ir statybos darbus, užtvarų patikimumą, įvertinti riziką vadovaujantis EAU-2004 reikalavimais ir rekomendacijomis. Preliminariais duomenimis, jau dabar galima teigti, kad ši teritorija priskiriama sudėtingai geotechniniu požiūriu kategorijai.

## Navigacija jachtoms prasidės po metu

O kol atliekami tie svarbūs tyrimai ir kiti Šventosios uosto atstatymo paruošiamieji darbai, Klaipėdos uosto direkcija lygiagrečiai ruošia Šventosios uosto rytinę dalį jachtoms ir mažiesiems laivams priimti. Tuos darbus numatoma baigti iki 2011 m. birželio 1 d.

„Mes galėtume ramiai laukti 2013 metų, bet nusprendėme, kad po kai kurių papildomų darbų uostas kitą sezoną galės priimti nedidelius laivus. Jau atlikome batimetrinius matavimus, ruošiame vidinės akvatorijos dalies valymo ir iplaukimo kanalo gilinimo, kur dabar gylys tik 40 cm, rytinės krantinės, kur laikinai švartuosis jachtos, sutvirtinimo techninę dokumentaciją“, – kalbėjo E. Gentvilas.

Klaipėdos uosto direkcijos iniciatyvai karštai pritarė Palangos meras Vytautas Stalmokas.

„Nekantraudami laukiame, kada prasidės Šventosios uosto atstatymas. Tai naujos galimybių turizmui plėtoti, tai naujos darbo vietas Šventojoje ir Palangoje. Manau, kad Uosto direkcijos sprendimas jau ateinančiam vasaros sezonui paruošti uostą jachtoms ir mažiesiems laivams labai teisingas. Mes iš savo pusės padarysime viską, kad būtų sutvarkyta infrastruktūra – reikia būti pasiruošusiems turistų antplūdžiui ir tam pradėti ruoštis jau dabar“, – pabrėžė V. Stalmokas.



# Конкурентоспособность во время экономического спада: позиция Клайпедского порта

**Благодаря исторически сформировавшимся торговым маршрутам и географическому расположению Литва является важным региональным узлом транзитного транспорта, где особая роль отводится единственному порту страны – Клайпедскому порту, создающему более 18% ВВП Литвы.**

Изменяющиеся экономические условия и обостряющаяся конкуренция вынуждают порты идти на большие перемены как в деятельности, так и в области администрирования. Клайпедский порт в ответ на значительные изменения во время экономического кризиса обеспечил принятие прозорливых, дальновидных решений.

До мирового экономического кризиса, т.е. в 2005 – 2009 годах, рост грузооборота Клайпедского порта составлял 28% (с 21,8 млн т до 27,9 млн т), тогда как грузооборот в других портах Восточной Балтики вырос примерно на 12% (с 267,6 млн т до 299,4 млн т).

Сильная конкуренция наблюдается между Прибалтийскими портами Клайпедой, Таллином, Ригой, Вентспилсом. Доля Клайпедского порта в грузообороте Балтийских портов составляет около 9%, Рижского и Таллинского – несколько больше: соответственно 10% и 11%. Однако именно Клайпеда может гордиться самым быстрым ростом грузопотоков: с 15 млн т в 1999 году до 30 млн в 2008 году, что, несомненно, доказывает его растущее влияние и усиливающиеся позиции среди Прибалтийских портов.

## Повышение конкурентоспособности в годы экономического спада

Исключительность Клайпеды – универсальный (насчитывающий 37 специализированных терминалов), глубоководный (15 м), незамерзающий порт, где оказывают все услуги, свя-

занные с морским бизнесом и обслуживанием грузов. Порт может принимать суда длиной до 315 м с максимальной осадкой 13 м и дедвейтом до 80.000; танкеры дедвейтом до 150.000.

В порту постоянно растет грузооборот. В 2008 году достигнут рекорд – перевалено 30 млн т грузов. Мировой спад экономики оказал на грузопотоки незначительное негативное влияние: в 2006 году было перевалено 27,9 млн т (на 6,7% меньше по сравнению с 2008 годом). Однако, это второй лучший результат за всю историю порта.

Вопреки ожиданию, экономический кризис оказал на развитие Клайпедского порта положительное влияние: в 2009 – 2010 годах значительно снизились расценки на рабочую силу и строительные материалы, поэтому в порту были начаты и ускоренными темпами осуществляются крупные инфраструктурные проекты, дноуглубительные работы, внедряются новые технологии. Порт умело использует период кризиса для развития: за 2010 – 2012 годы в портовую инфраструктуру будет инвестировано свыше 174,1 млн евро.

## Начата реализация проекта глубоководного аванпорта

Постоянно увеличивающиеся объемы грузоперевалки в Клайпедском порту, растущая интенсивность судоходства, возрастающее количество прибывающих судов и их тоннаж уже сегодня побуждают к обсуждению и реализации планов дальнейшего развития порта. Вся территория нынешнего порта, которая исторически расположена по соседству с городом, интенсивно используется для грузовых работ, поэтому имеющиеся здесь терминалы и складские площади уже нельзя расширять из-за ограниченной территории порта. Для развития Клайпедского порта нужны новые территории, большие глубины, более широкий судоходный канал.

При решении вопроса перспективного развития Клайпедского порта эксперты предложили наиболее оптимальный вариант строительства внешнего глубоководного порта. Новый порт с естественной глубиной 17,0-17,5 м должен строиться на севере от морских ворот порта (напротив поселка Мелнраге): в море в 350 м от берега следует сформировать искусственный остров длиной 1,5 км и шириной 700 м, который с ныне действующим портом

соединят железные и автомобильные дороги.

В этом году будут проведены исследование возможностей глубоководного аванпорта и оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС). На эти работы получена помощь из фонда TEN-T Евросоюза: будет финансироваться 50% стоимости проекта. После проведения исследования возможностей и ОВОС, а также оценки изменений рынка планируется начать проектные и строительные работы.

## Учреждается центр распределения контейнеров в Балтийском море

Оператор портовых терминалов «Terminal Investment Limited», который в 2008 году приобрел контрольный пакет акций компании «Клайпедос Смяльте» и сотрудничающей с компанией «Mediterranean Shipping Company» (MSC), планирует учредить в Клайпеде центр распределения контейнеров в регионе Балтийского моря. В стивидорной компании АО «Клайпедос Смяльте» ускоренными темпами ведутся расширение площадок контейнерного терминала, углубление акватории до 14,5 м. В 2011 году планируется расширить разворотный ковш для судов, находящийся напротив причалов компании. После проведения работ по реконструкции терминала компания (мощности которой достигнут 700 000 TEU) будет осуществлять распределение контейнеров, доставленных на океанических контейнеровозах, в регионе Балтийского моря.

## Конкурентное преимущество повышается не только за счет развития инфраструктуры, но и благодаря уменьшению портовых сборов

19 марта 2010 г. вступили в силу изменения правил применения сборов Клайпедского государственного морского порта, которые предоставили более благоприятные условия для судов типа ро-ро, ро-пакс, контейнерных и круизных судов. Благодаря этим изменениям в порту уже открыты две новые линии ролкерных грузов. За первое полугодие с.г. (по сравнению с соответствующим периодом 2009 г.) рост ролкерных грузов в тоннах составил 37,2 %.

Повышение конкурентоспособности Клайпедского порта осуществляется комплексно: здесь надлежащим образом развиты инфраструктура, эффективные грузовые операции, технологии складирования, гибкая система скидок, услуги высшего качества. Клиенты и партнеры порта уже доказали свое доверие: результаты первого полугодия 2010 года радуют - перевалено 15,012 млн тонн грузов, что на 14,4 % превышает прошлогодний результат за тот же период.



[www.portofklaipeda.lt](http://www.portofklaipeda.lt)



# Konkurencingumas ekonominės recesijos metu: Klaipėdos uosto pozicija

**Istoriškai susiformavusių prekybos maršrutų ir geografinės padėties dėka Lietuva yra svarbus regiono tranzitinio transporto mazgas, kuriame ypatingas vaidmuo skirtas vieninteliam šalies Klaipėdos uostui, sukuriančiam per 18 proc. Lietuvos BVP.**

Besikeičiančios ekonominės sąlygos ir aštrentanti konkurenčija verčia uostus imitis didelių permanentų tiek veiklos, tiek administravimo srityse. Klaipėdos uostas po reikšmingų pokyčių ekonominės krizės metu užsistikrino, kad čia priimti ižvalgus toliaregiški spendimai.

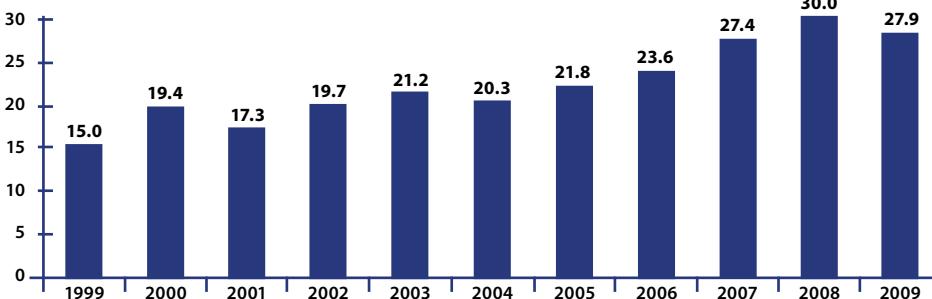
Iki pasaulinės ekonominės krizės, t.y. per 2005 – 2009 metus, Klaipėdos uosto apyvartos augimas siekė net 28 proc. (nuo 21,8 mln. iki 27,9 mln. t), tuo tarpu krovinių apyvarta rytinės Baltijos uostuose išaugo apie 12 proc. (nuo 267,6 mln. t iki 299,4 mln. t).

Stipri konkurenčija pastebima tarp Baltijos uostų Klaipėdos, Talino, Rygos ir Ventspilio. Klaipėdos uosto dalis Baltijos uostų krovoje siekia apie 9 proc., tuo tarpu Rygos ir Talino – tik šiek tiek daugiau: atitinkamai 10 ir 11 proc. Tačiau būtent Klaipėda gali didžiuotis sparčiausiu krovinių drautų augimu: nuo 15 mln. 1999 metais iki 30 mln. 2008 metais, kas neabejotinai įrodo didėjančią uosto įtaką ir stiprėjančias pozicijas tarp Baltijos uostų.

## Konkurencingumo didinimas ekonominio nuosmukio sąlygomis

Klaipėdos išskirtinumas – universalus, 37 specializuotus terminalus turintis, giliavandeninis (15 m) neužšalantis uostas, kuriame teikiamas visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Uostas gali priimti iki 315 m ilgio laivus su maksimalia 13 m grimzle; tanklaius iki 150.000 DWT ir sausakrūvius laivus iki 80.000 DWT.

Uoste nuolat auga krovinių apyvarta. 2008 metais pasiekta rekordinė krova – krauta 30 mln. tonų krovinių. Pasaulinis ekonominikos nuosmukis nedaug turėjo įtakos krovinių apyvartai:



projekto lėšų. Atlikus galimybų studiją ir PAV bei įvertinus rinkos pokyčius, numatomi projekto įgyvendinimo darbai.

## Steigiamas konteinerių paskirstymo centras Baltijos jūroje

Bendrovės „Klaipėdos Smeltė“ kontrolinį akcijų paketą 2008 metais įsigijusi uostų terminalų operatorė „Terminal Investment Limited“, kuri bendradarbiauja su „Mediterranean Shipping Company“ (MSC), planuoja Klaipėdos uoste steigti konteinerių paskirstymo centrą Baltijos jūros regione. Bendrovėje LKAB „Klaipėdos Smeltė“ sparčiai plečiami konteinerių terminalo aikštelių plotai, gilinama akvatorija iki 14,5 m. 2011 metais numatoma praplantinti šalia bendrovės esančią laivų apsisukimo kanalą. Atlikus terminalo rekonstrukcijos darbus, bendrovė, kurios pajęgumai sieks 700 000 TEU, vykdys konteinerių, atgabentų okeaniniuose konteineruveržiaus, paskirstymo darbus Baltijos jūros regione.



## Konkurencinis pranašumas didinamas ne tik infrastruktūros plėtra, bet ir uosto rinkliavų mažinimu

2010 m. kovo 19 d. įsigaliojo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių pakeitimai, kurie suteikė palankesnes sąlygas ro-ro, ro-paks, konteineriniams ir kruiziniam laivams. Šių pakeitimų dėka uoste jau atidarytos dvieji naujos ro-ro krovinių linijos. Pagal pirmojo š. m. pusmečio statistikos rezultatus, palyginti su atitinkamu 2009 m. laikotarpiu, ro-ro krovinių tonomis augimas siekė net 37,2 proc.

Klaipėdos uosto konkurencingumas didinamas kompleksiškai: čia tinkamai išvystyta infrastruktūra, efektyvios krovos operacijos, sandėliavimo technologijos, lanksti nuolaidų sistema, auksčiausios kokybės paslaugos. Uosto klientai ir partneriai jau įrodė pasitikėjimą: 2010 metų pirmojo pusmečio rezultatai džiuginantys: perkrauta – 15,012 mln. tonų krovinių, kas sudaro 14,4 proc., palyginti su atitinkamais praėjusių metų rezultatais.





# Клайпеда – лидер Балтийских портов

## Грузооборот в портах восточного побережья Балтики, тыс. т.

Порт	Объем	Изменение, %	Разница %
	01-07.2009 г.	01-07.2010 г.	
<b>Всего:</b>	<b>70 361,6</b>	<b>73 835,1</b>	<b>4,9</b>
Таллин	18 170,1	21 053,5	+15,9
<b>Клайпеда</b>	<b>15 381,9</b>	<b>17 448,5</b>	<b>+13,4</b>
Рига	17 217,9	17 280,5	+0,4
Вентспилс	17 177,0	15 680,0	-8,7
Лиепая	2 414,7	2 372,6	-1,7

## Контейнерооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, TEU

Порт	Объем	Изменение, %	Разница %
	01-07.2009 г.	01-07.2010 г.	
<b>Клайпеда</b>	<b>144 369</b>	<b>164 235</b>	<b>+13,8</b>
Рига	101 624	139 103	+36,9
Таллин	78 820	87 953	+11,6
Лиепая	589	770	+30,7
Вентспилс	380	0	-100,0

## Грузооборот в портах восточного побережья Балтики, тыс. т.

Порт	Объем	Изменение, %
	01-07.2009 г.	01-07.2010 г.
Приморск	45 023,8	нет данных
Санкт-Петербург	27 527,5	нет данных
Таллин	18 170,1	21 053,5
<b>Клайпеда</b>	<b>15 381,9</b>	<b>17 448,5</b>
Рига	17 217,9	17 280,5
Вентспилс	17 177,0	15 680,0
Лиепая	2 414,7	2 372,6

**Клайпедский порт** продолжает опережать соседние Рижский и Вентспилсский порты: в январе-июле с.г. грузооборот в Клайпедском порту превысил оборот грузов в упомянутых портах. Клайпедский порт уступил только объединенному Таллинскому порту.

За этот период в Клайпедском порту обработано 17,4 млн т морских грузов, то есть на 13,4% больше, чем за соответствующий период 2009 г. Такой результат обусловила перевалка натуральных и химических удобрений (+1 447,9 тыс. т), ро-ро грузов (+637,8 тыс. т), контейнеризованных грузов (+447,9 тыс. т), полезных ископаемых и строительных материалов (+166,6 тыс. т).

По группам грузов наиболее возросло (на 34,1%) количество насыпных и навалочных грузов, всего перевалено 6 587,4 тыс. т (37,7 % от общего оборота порта). На 28,5 % больше перевалено генеральных грузов. Объемы этой группы грузов составили 5 416,1 тыс. т (31 %). Количество наливных грузов сократилось на 13 %, их перевалено 5 444,9 тыс. т (31,2 %).

Клайпедский порт также улучшает показатели 2009 года по контейнеризованным грузам. В январе-июле с.г. контейнеризованных грузов перевалено 164 235 TEU - на 13,8 % больше, чем за тот же период прошлого года.



Клайпедский порт.

Группа грузов	Объем	Изменение %	
		01-07.2009 г.	01-07.2010 г.
<b>Всего</b>	<b>15 381 976,3</b>	<b>17 444 8529,8</b>	<b>+13,4</b>
Насыпные и навалочные грузы	4 911 789,6	6 587 478,4	+34,1
Генеральные грузы	4 213 802,8	5 416 148,3	+28,5
Наливные грузы	6 256 383,9	5 444 903,2	-13,0

В Таллинском порту перевалено 21 053,5 тыс. т грузов, изменение составило +15,9 %, или +2 883,4 тыс. т. 69,2 % грузооборота этого порта составляют нефтяные и химические продукты.

В Таллинский порт зашло 4 208 судов, изменение составило -0,8 %, или -32 судна. Обслужено 4 594 тыс. пассажиров, изменение составило +19 %, или +737,9 тыс. пассажиров.

В Рижском порту перевалено 17 280,5 тыс. т грузов, изменение +0,4 %, или +62,6 тыс. т. Наибольшую часть грузооборота в этом году составляет каменный уголь – 39,2 %. В 2009 году каменного угля в этом порту было перевалено 8 610,7 тыс. т, что составило 50 % от общего грузооборота порта.

В Рижском порту побывало 446,3 тыс. пассажиров, изменение +10,2 %, или +41,5 тыс.

В Вентспилсском порту перевалено 15 680 тыс. т грузов, изменение составило -8,7 %, или -1 497 тыс. т. Наибольшую часть грузооборота этого порта составляют нефтепродукты – 55 %.

Перевозка пассажиров. Число пассажиров в Вентспилсском порту составило 10,3 тыс., изменение +22,1 %, или +1,8 тыс.

Всего обслужено 997 судов, изменение -9,1 %, или 100 судов.

В Лиепайском порту перевалено 2 372,6 тыс. т грузов, изменение -1,7 %, или -42,1 тыс. т. Наибольшую долю грузооборота этого порта – 30,8 % – составляет зерно.

По информации ДКГМП  
подготовила Ю. Клеевская



# Klaipėda - Baltijos uostų lyderė



Minėtu laikotarpiu Klaipėdos uoste perkrauta 17,4 mln. t jūrinių krovinių, tai yra 13,4 proc. daugiau nei atitinkamu 2009 m. laikotarpiu. Tokį rezultatą nulėmė išaugusi natūralių ir cheminių trąšų (+1 447,9 tūkst. t), ro-ro krovinių (+637,8 tūkst. t), konteinerizuotų krovinių (+447,9 tūkst. t), naudinguju iškasenų bei statybinių medžiagų (+166,6 tūkst. t) krova.

Pagal krovinių grupes labiausiai padaugėjo (34,1 proc.) biriųjų ir suverstinių krovinių, iš viso krauta 6 587,4 tūkst. t (37,7 proc. bendros uosto krovos). 28,5 proc. daugiau krauta generalinių krovinių. Šios krovinių grupės apimtys sudarė 5 416,1 tūkst. t (31 proc.). Skystųjų krovinių sumažėjo 13 proc., iš viso jų perpiltą 5 444,9 tūkst. t (31,2 proc.).

Klaipėdos uostas taip pat gerina 2009 metų konteinerizuotų krovinių krovos rodiklį. Š. m. sausio–liepos mėn. konteinerizuotų krovinių krauta 164 235 TEU, t. y. 13,8 proc. daugiau nei pernai per tą patį laikotarpi.

Krovinių grupė	Apimtis		Pokytis %
	2009 01-07	2010 01-07	
<b>Iš viso:</b>	<b>70 361,6</b>	<b>73 835,1</b>	<b>4,9</b>
Birieji ir suverstinių kroviniai	4 911 789,6	6 587 478,4	+34,1
Generaliniai kroviniai	4 213 802,8	5 416 148,3	+28,5
Skystieji kroviniai	6 256 383,9	5 444 903,2	-13,0

**Talino uoste** perkrauta 21 053,5 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +15,9 proc., arba +2 883,4 tūkst. t. 69,2 proc. šio uosto krovos sudaro naftos ir chemijos produktai.

I Talino uostą iplaukė 4 208 laivai, pokytis sudarė -0,8 proc., arba -32 laivai.

Aptarnauta 4 594 tūkst. keleivių, pokytis sudarė +19 proc., arba +737,9 tūkst. keleivių.

**Rygos uoste** perkrauta 17 280,5 tūkst. t krovinių, pokytis +0,4 proc., arba +62,6 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį šiais metais sudaro akmens anglis – 39,2 proc. 2009 metais anglies šiame uoste buvo krauta 8 610,7 tūkst.t, kas sudarė 50 proc. bendros uosto krovos.

Rygos uoste apsilankė 446,3 tūkst. keleivių, pokytis +10,2 proc., arba +41,5 tūkst. t.

**Ventspilio uoste** perkrauta 15 680 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė -8,7 proc., arba -1 497 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro naftos produktai – 55 proc.

Keleivių skaičius Ventspilio uoste sudarė 10,3 tūkst., pokytis +22,1 proc., arba +1,8 tūkst.

Iš viso aptarnauti 997 laivai, pokytis -9,1 proc., arba 100 laivų.

**Liepojos uoste** perkrauta 2 372,6 tūkst. t krovinių, pokytis -1,7 proc., arba -42,1 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį – 30,8 proc. – sudaro grūdai.

*Pagal KVJUD informaciją  
paruošė J. Klejevskaja*



## Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, tūkst. t

Uostas	Apimtis	Pokytis %	Skirtumas %
	2009 01-07	2010 01-07	
<b>Iš viso:</b>	<b>70 361,6</b>	<b>73 835,1</b>	<b>4,9</b>
Talinas	18 170,1	21 053,5	+15,9
<b>Klaipėda</b>	<b>15 381,9</b>	<b>17 448,5</b>	<b>+13,4</b>
Ryga	17 217,9	17 280,5	+0,4
Ventspilis	17 177,0	15 680,0	-8,7
Liepoja	2 414,7	2 372,6	-1,7

## Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, TEU

Uostas	Apimtis	Pokytis %	Skirtumas %
	2009 01-07	2010 01-07	
<b>Klaipėda</b>	<b>144 369</b>	<b>164 235</b>	<b>+13,8</b>
Ryga	101 624	139 103	+36,9
Talinas	78 820	87 953	+11,6
Liepoja	589	770	+30,7
Ventspilis	380	0	-100,0

## Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, tūkst. t

Uostas	Apimtis	Pokytis %
	2009 01-07	2010 01-07
Primorskas	45 023,8	n. d.
Sankt Peterburgas	27 527,5	n. d.
Talinas	18 170,1	21 053,5
<b>Klaipėda</b>	<b>15 381,9</b>	<b>17 448,5</b>
Ryga	17 217,9	17 280,5
Ventspilis	17 177,0	15 680,0
Liepoja	2 414,7	2 372,6

Klaipėdos uostas ir toliau lenkia kaimyninius Rygos ir Ventspilio uostus – per š. m. sausio–liepos mėn. pagal krovinių apyvartą Klaipėdos uosto krova viršijo minėtų uostų krovą. Klaipėdos uostas nusileido tik jungtiniam Talino uostui.



# Кого нет на выставке, того нет в бизнесе

*Юлия Маномайте*

**Организаторы выставок любят крылатую фразу:**

**«Кого нет на выставке, того нет в бизнесе».**

**И в этом есть очень много правды.**

**По данным исследований 50% посетителей идут на выставку за новыми продуктами и достижениями; 57% ответственных за закупки лиц на выставках подписывают контракты на приобретение товаров и услуг; 60% посетителей принимают решение о покупке, воспроизводя в памяти визуальную картинку образца; 81% посетителей использует выставку для сбора текущей информации о последних достижениях и тенденциях развития отрасли; 90% посетителей используют информацию, полученную на выставках, чтобы принять решение, какой товар или услугу купить. Тем, которые предлагают свои товары и услуги, участие в выставке – это широкомасштабная, целенаправленная и очень эффективная рекламная кампания.**

**JÜRA MOPE SEA** дает обзор выставок и конференций, которые журнал поддерживал и принимал в них активное участие.

## Юбилейная «TransRussia 2010»

У организаторов юбилейной, 15-й выставки и конференции «TransRussia 2010», проходившей в столице России Москве, вызвали удовлетворение возросшие по сравнению с предыдущими мероприятиями численность и активность участников, что позволяет сделать вывод о заметном оживлении транспортного рынка.

Об этом свидетельствует интерес более чем 500 компаний из 33 стран мира, изъявивших желание принять участие в юбилейных мероприятиях «TransRussia 2010».

Выставку «TransRussia 2010» открыл министр транспорта РФ И.Левитин.

Многие компании, такие как «Beluga Shipping», «CD Cargo», «Cronos», «Deutsche Bahn Mobility», «DFDS Lisco», «Estonian Railways», «Fahrfaaren Sassnitz», «Finnlines», «Flanders Investment & Trade», «Liebherr», «Panalpina World Transport», «Eurosib», «Ukrferi», Крюковский вагонный завод, порты Коккола, Антверпен, Гетеборг, Хельсингборг, Котка, Монфальконе, Таллин и многие другие, участвуют в этих мероприятиях с самого начала – с 1996 года.

В этом году на выставку прибыли 80 новых экспонентов со своими стендаами.

Германия, Бельгия, Италия, Финляндия, Лит-



Экологичный автомобиль.

ва, Латвия, Эстония, Белоруссия представили свои транспортные достижения на объединенных стенах, которые не испытывали недостатка в посетителях.

За четыре дня выставку посетили 14730 специалистов.

Министр транспорта России Игорь Левитин, открывая юбилейные мероприятия, отметил, что выставка и конференция «TransRussia» стала одной из наиболее авторитетных площадок для дискуссий и выработки предложений по развитию транспортной отрасли. За три дня конференции были обсуждены вопросы развития российского транспорта, транспортного потенциала Балтийского региона, портовой инфраструктуры, грузоперевозок морским и сухопутным транспортом, управления цепочкой поставок, значение для расширения транзита центров логистики, погранично-пропускных пунктов, телекоммуникационных и информационных технологий, особенности перевозки опасных грузов и др. В конференции приняли участие более 300 делегатов из 20 стран.

## «TransBaltica 2010» в Вильнюсе и Риге

Масштабы международной выставки и конференции «TransBaltica 2010», проводимой в столице Литвы Вильнюсе раз в два года, разумеется, несравнимы с российским мероприятием. В этом году в выставке приняли участие 54 предприятия из Литвы, Эстонии, Польши, Латвии, Бельгии, Франции, Германии, Австрии, Казахстана.





Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA на выставке «TransBaltica».

Юлиан Скельник (порт Гданьск),  
Вальтер Шульце Фриберг (управляющий  
директор Polzug), Артур Пелех (CTL Logistics)



На индивидуальных и объединенных стенах компании представили услуги транспорта и логистики, интеллектуальные системы управления и контроля над транспортом, дорожным движением и общественным транспортом, навигации и GIS, складское оборудование.

Немало внимания было уделено безопасности дорожного движения и экологии. Посетители могли испытать имитационное оборудование на прочность ремней безопасности и убедиться в их надежности. Большой интерес вызвали экологичные автомобили.

Под таким же названием «TransBaltica 2010» в столице Латвии Риге прошла международная конференция, в которой приняли участие более 120 представителей бизнеса и средств массовой информации из Латвии, Литвы, Эстонии, Польши, России, Белоруссии, Казахстана, Чехии, Венгрии, Канады, Турции и Китая.

Одной из важных тем конференции был созданный Россией, Казахстаном и Белоруссией новый Таможенный союз, который должен открыть прекрасные возможности для Балтийских стран, расположенных между двумя мощными структурами – ЕС и новым Таможенным союзом.

На конференции также немало дискутировалось о том, почему порты Эстонии и Латвии проигрывают Клайпеде, которая отнимает у соседей дорогостоящие грузы, а литовскими центрами логистики интересуются такие могущественные государства, как Китай.

Выступивший с докладом транспортный аналитик Игорь Кабашкин подчеркнул, что Литва серьезно претендует стать важнейшим

центром логистики на восточном побережье Балтийского моря и очень важным звеном в отношениях ЕС и нового Таможенного союза трех восточных государств.

По словам И. Кабашкина, у Литвы, единственной из трех Балтийских стран, есть национальная концепция создания логистических центров. Она готова стать центром логистики между Европой и Азией. То, что Литва становится региональным лидером, подтверждают и международные партнеры, в своих докладах нередко подчеркивая важность Литвы как центра евроазиатской логистики. Такие мысли высказывают и китайские предприниматели, изучающие возможности инвестиций в сферу транспортной логистики.

### «Railport 2010»: железные дороги – будущее транспорта

В этом убежден государственный секретарь министерства инфраструктуры Польши Юлиуш Энгельхардт, открывавший третью международную конференцию «Railport 2010».

В столице Польши Варшаве в течение двух дней велись дискуссии по вопросам интерmodalных перевозок, шла речь о транспортных перспективах оси Север-Юг.

Ю. Энгельхардт отметил, что железнодорожный транспорт является важным фактором для развития польской экономики. Благодаря экономическим и экологическим качествам железные дороги должны стать будущим транспорта. Он обратил внимание на то, что 30% всех грузов из Польши вывозится по железной дороге. После

еще большего расширения железнодорожных линий удастся значительно снизить интенсивность автодорожного движения.

По мнению профессора экономики Гданьского университета д-ра Эрнеста Черминьского, направление перевозок Север-Юг должно привлечь инвестиции в развитие железнодорожного транспорта, создание сухопутных портов.

Вице-президент CTL Артур Пелех, говоривший о рынке интерmodalных перевозок с позиций перевозчиков, рад стабильному росту показателей на этом рынке. Он смотрит в будущее с оптимизмом и считает, что этот год для операторов интерmodalных перевозок будет еще достаточно трудным, а с 2011 на транспортном рынке можно ожидать подъема.

Организатор конференции, компания «Astia Conferences» уже пригласила участников на мероприятие будущего года, на котором планируется расширить круг обсуждаемых вопросов.

### «Нефть и газ» привлекает внимание сильных мира сего

Столица Азербайджана Баку в течение четырех дней жила двумя очень важными событиями. На улицах города люди в специальных униформах приглашали жителей и гостей города посетить проходившие одновременно две международные выставки: «TransCaspian» и «Нефть и газ», куда в знойные июньские дни посетителей доставляли дышащие живительной свежестью специальные автобусы выста-

На выставке и конференции «TransRussia 2010».





вочного центра. Чтобы попасть в только что построенный «Баку Экспо центр», расположенный недалеко от аэропорта, нужно было проехать от города несколько десятков километров. Сверкающий стеклом и мрамором, огромный, просторный, роскошный, снабженный новейшими технологиями Бакинский центр выставок и конференций открыл сам президент Азербайджана Ильхам Алиев, сопровождаемый многочисленной группой зарубежных гостей, дипломатов, журналистов.

Приветствовав организаторов и участников выставки, И. Алиев отметил, что Азербайджан и впредь будет активно расширять добычу нефти и газа, стремясь не только удовлетворить потребности страны, но и наращивать экспорт нефтепродуктов. Страна стремительно движется в этом направлении. В 2010 году в Азербайджане будет добыто 52 млн т нефти и примерно 30 млрд кубометров газа. Эти цифры втрое превышают внутренние потребности страны.

В своей речи президент отметил, что в последнее время экономика Азербайджана развивается достаточно быстро. Поэтому надо пользоваться представившимися возможностями и развивать не только нефтяную промышленность, но и туризм, гостиничный, выставочный бизнес.

Во время прогулки по Баку можно воочию убедиться, что это не пустые слова. В городе как на дрожжах растут новые здания великолепной архитектуры, прокладываются дороги, строятся мосты, реконструируются улицы. Город нефтяников сверкает чистотой и порядком, утопает в зелени и цветах. Глядя на быстрые темпы роста города, трудно поверить, что мир борется с экономическим кризисом и его последствиями.

2010 год объявлен в Азербайджане годом экологии, поэтому неслучайно специальной темой нынешней выставки был сектор альтернативной энергетики, где были представлены экологические проекты.

Азербайджан, занимающий в мировой экономике все более прочные позиции, становит-

ся интересен и великим участникам мирового нефтяного рынка.

Для участия в 17-й выставке и конференции «Нефть и газ» собрались крупные представители этого бизнеса из Китая, Великобритании, России, Грузии, Норвегии. Объединенных Арабских Эмиратов, Турции, Чехии и других мест – всего 280 компаний из 26 стран.

Первый заместитель министра энергетики Грузии Мариам Валишвили зачитал приветственное письмо президента страны Михаила Саакашвили участникам выставки.

Заместитель министра энергетики и природных ресурсов Турции Юсуф Язар придает большое значение проектам Баку – Тбилиси – Джейхан и Баку – Тбилиси Эрзурум и Набукко.

Посланник США по вопросам энергетики в Евро-Азиатском регионе Ричард Морнингстар зачитал приветствие госсекретаря США Хиллари Клинтон, в котором отмечается важность Азербайджана как надежного поставщика энергетических ресурсов на мировые рынки. Проекты Баку – Тбилиси – Джейхан и Баку – Тбилиси – Эрзурум, по мнению Х. Клинтон, наилучшим образом соответствуют идеям диверсификации поставок энергии на мировые рынки. По ее утверждению, США гордятся своим участием в претворении в жизнь этих проектов, и заверила, что в будущем Азербайджан будет иметь надежного партнера в лице США.

Об огромной важности партнерства с Азербайджаном говорила и специальный советник министерства иностранных дел Королевства Норвегии по вопросам энергетики в Каспийском регионе и Центральной Азии Элизабет Валаас.

Министр энергетики Объединенных Арабских Эмиратов Мухаммед бин Даен аль-Хамли в своей приветственной речи отметил, что спрос на нефть заметно растет и нефтедобывающие страны не могут не реагировать на это. В 2008 году в мире добывалось 84 млн баррелей нефти в сутки. В 2020 году ее добыча возрастет до 160 млн баррелей в сутки, т.е. на 5%. Поэтому не только ведутся поиски новых месторождений, но и возобновляются и мо-

дернизаются старые. Министр энергетики ОАЭ не отрицает и значение альтернативной энергии. Он призвал страны Каспийского региона активнее участвовать в осуществлении программ альтернативной энергии.

Актуальной темой конференции «Нефть и газ» был проект «Стадия-2» по экспорту азербайджанского газа на европейские рынки.

Согласно этому проекту, первые кубометры газа, добываемого на морском месторождении «Шахдениз», должны появиться в конце 2016 года. С 2019 года планируется добыча по проектной мощности – 16 млрд кубометров в год. Уже девять стран изъявили желание покупать азербайджанский газ. Бухарест (Венгрия) и София (Болгария) уже подписали с Баку меморандум об импорте азербайджанского сжиженного газа через Черное море.

По оценкам экспертов, ресурсы нефти в Каспийском регионе составляют 200 млрд баррелей, газа – 640 триллионов кубометров.

## «TransCaspian 2010» приспособилась к рынку

Важнейший на Кавказе транспортный форум «TransCaspian» на фоне мощной выставки «Нефть и газ», быть может, несколько померк, однако решение провести обе выставки одновременно имело намного больше положительных сторон, чем отрицательных. Их обе посетило значительно больше людей, чем ожидалось, если бы выставки проходили отдельно. Было бы похвально, если бы эта практика была продолжена и впредь.

В выставке «TransCaspian» приняли участие 43 компании из Азербайджана, Великобритании, Германии, Литвы, Польши, России, Турции, Украины, которые представили свою продукцию и услуги в области морского, железнодорожного, автомобильного транспорта, судостроения, портов, экспедирования, грузового оборудования, нефтепровода, логистики, страхования и др.

Процветающая в Азербайджане строительная и дорожностроительная деятельность



Открытие нового выставочного центра в Баку сопровождалось сразу двумя выставками – «Нефть и газ» и «TransCaspian».



немного подкорректировала профиль экспонентов. В 2010 году начинается претворение в жизнь таких проектов, как «Морской мост через Бакинскую бухту», «Система интеллектуального управления транспортными операциями», реконструкция магистрали Евлах – Гянджа, строительство автомобильной дороги Губа – Шамаха. Азербайджан также участвует в проекте новой железной дороги Баку – Тбилиси – Карск, которая поможет в развитии транспортного коридора TRACECA.

В этом году на реализацию инфраструктурных проектов из государственного бюджета выделено 3 млрд 192 млн долларов, что составляет 25,5% поступлений в госбюджет 2010 года.

Поэтому на выставке представлен широкий ассортимент дорожной техники, тягачей, среди которых такие известные имена, как MAN, «Scania» и др.

В связи с тем, что в Баку началось строительство нового морского порта, в выставке активно участвовали компании-поставщики современного портового оборудования.

### **«Transport Logistics China» – старт перед расцветом бизнеса**

Вышеупомянутые мероприятия своим масштабом превзошла 4-я международная выставка транспорта, логистики, телематики «Transport Logistics China 2010», организуемая в китайском портовом городе Шанхае раз в два года. На ней свою деятельность представили 441 экспонент из 42 стран. За три дня вы-

ставку посетили 13500 специалистов.

С 2004 года «Transport Logistics China» считается самым влиятельным мероприятием в транспортно-логистической промышленности Азии. Она подобно барометру показывает тенденции этой отрасли и, несомненно, играет важную роль в укреплении международного сотрудничества. Так на торжественной церемонии открытия выставки сказал председатель Китайской ассоциации коммуникаций и транспорта Куан Йонг-Чанг.

Участники выставки демонстрировали различные новинки и инновационные методы, как оперативно принимать надежные и гибкие решения, чтобы товары двигались точно в нужном направлении. Хотя мировая транспортно-логистическая промышленность после постигшего мир финансового кризиса все еще испытывает спад, однако, как показывают презентации участников этой выставки, промышленность отрасли возвращается на путь поисков и новых открытий – таково было мнение большинства участников выставки.

На выставке свои достижения и услуги на огромных объединенных стенах представили Чехия, Франция, Германия, Италия, Латвия, Нидерланды, Испания и Россия.

«Китай для нас очень важный рынок, и мы должны здесь быть», – сказал представитель Франции Бруно ле Гурун.

«Хотя мировая транспортно-логистическая промышленность все еще испытывает спад после финансового кризиса, однако, как показывает эта выставка, промышленность уже возвращается к нормальному темпу. Международные выставки становятся все большего масштаба и более высокого уровня. Для китайских производителей это великолепный шанс показать свои возможности», – сказал Соломон Кай, генеральный директор компании «Globelink China Logistics Co Ltd».

«Экономический кризис не влияет на коммуникации. Хотя решение, участвовать в выставке или нет, должно было быть принято в 2009 году, в год спада, у нас не возникло сомнений по поводу этого мероприятия, и мы

им очень довольны. У нас состоялись интересные встречи, которые свидетельствуют о возрастшей важности экономики Китая в этом секторе деятельности», – сказала Бригит Кастанет-Симон, менеджер по маркетингу германской компании «Dachser».

«В выставке «Transport Logistics China» отразилась динамика китайского рынка», – отметил Хуан Мануэль Гонсалес, генеральный директор компании «Naag-Lloyd Azija» в Сингапуре.

«Я убежден, что «Transport Logistics China» вносит весомый вклад в улучшение транспортных и логистических процессов между Китаем и Германией. Это помогает укреплять германо-китайское сотрудничество», – утверждал госсекретарь министерства транспорта, строительства и урбанизации Германии д-р Андреас Шауэр.

В время выставки состоялось немало конференций, семинаров, форумов, дискуссий на самые разные темы, как, например, безопасность контейнеров, внедрение новых информационных технологий, «зеленая логистика» и др.

### **«Шелковый путь» – стратегические региональные решения**

Так называлась проходившая во время выставки международная конференция, которую в Шанхае уже второй год организует известная российская компания «DARS Consulting».

Тематика конференции «Шелковый путь», по словам ее организатора, директора «DARS Consulting» Сергея Становкина, предназначена не только для транспортных, но и для других производственных компаний Китая, Кореи, Японии, которые ищут логистические возможности для своих грузов, перевозимых в Россию, Казахстан, Азербайджан и страны Европы.

Участники конференции из Латвии, России, Казахстана, Эстонии, Китая говорили о возможностях и препятствиях на пути осуществления и инфраструктурных проектов и логистических решений, о перспективах транзита грузов по железной дороге по территории Казахстана, о роли российских портов и специальных экономических зон в Евроазиатской транспортной системе, о транспортных маршрутах Китая и др.

Исключительное внимание к конференции своим приветственным словом проявил министр транспорта Казахстана Абельгази Кусаинов, отметивший, что, согласно историческому опыту, всемирные торговые и транспортные сети, такие как Великий шелковый путь, необходимы для развития новых отношений в Евразии, основывающихся на открытости, прозрачности, тесном сотрудничестве, мире и партнерстве.

Транспорт и инфраструктура могут стать источником и пользователем современных технологий и новшеств, создателем новых ресурсов для других секторов экономики.

Несомненно, в нынешней экономической обстановке развитие международных транспортных связей ускорит развитие межрегиональных и межконтинентальных торгово-экономических связей и побудит принять меры, которые помогут поднять экономику на более высокий уровень благосостояния.



Участники конференции «Шелковый путь» в Шанхае.



# Ko nėra parodoje, to nėra versle

Julija Manomaite

**Parodų organizatoriai mėgsta sparnuotą frazę „Ko nėra parodoje, to nėra versle“.**  
**Ir čia labai daug tiesos.**  
**Tyrimų duomenimis, 50 proc. lankytojų į parodą ateina susipažinti su naujais produktais; 57 proc. už pirkimus atsakingų darbuotojų parodose sudaro sutartis įsigytį prekes ir paslaugas; 60 proc. priima sprendimus pirkti prekę ar ne, prisimindami vizualinę jos išvaizdą; 81 proc. lankytojų parodoje susirenka informaciją; 90 proc. panaudoja gautą informaciją, priimdamai sprendimą, kokias prekes ir paslaugas įsigytī.**  
**Tiems, kurie siūlo savo prekes ir paslaugas, dalyvavimas parodoje – tai galinga, kryptinga ir labai efektyvi reklaminė kampanija.**  
**JŪRA MOPE SEA apžvelgia parodas ir konferencijas, kurias rėmė ir kuriose žurnalaus aktyviai dalyvavo.**



## Jubiliejinė „TransRussia 2010“

Rusijos sostinėje Maskvoje „Ekspocentre“ vykusių jubiliejinių – 15-osios „TransRussia 2010“ parodos ir konferencijos organizatoriai džiaugėsi, kad, palyginti su ankstesniais renginiiais, padidėjęs dalyvių skaičius ir aktyvumas leidžia daryti išvadas, jog transporto rinka atsigauna.

Apie tai byloja daugiau nei 500 kompanijų iš 33 pasaulio šalių, panorusių dalyvauti jubiliejiniuose „TransRussia 2010“ renginiuose.

Daugelis kompanijų, tokios kaip „Beluga Shipping“, „CD Cargo“, „Cronos“, „Deutsche Bahn Mobility“, „DFDS Lisco“, „Estonian Railways“, „Fahrfaren Sassnitz“, „Finnlines“, „Flanders Investment & Trade“, „Liebherr“, „Panalpina World Transport“, „Eurosib“, „Ukrferi“, Kriukovo vagonų gamykla, Kokolos, Antverpeno, Getenburgo, Helsingborgo, Kotkos, Monfalkonės, Talino uostai ir daugelis kitų šiuose renginiuose dalyvauja nuo pat jų pradžios – 1996 metų.

Šiemet parodoje savo stendus turėjo 80 naujų eksponentų.

Vokietija, Belgija, Italija, Suomija, Lietuva, Latvija, Estija, Baltarusija savo transporto laimėjimus pristatė jungtiniuose stenduose, kuriuose netrūko lankytojų.

Per keturias parodos dienas ją aplankė 14730 specialistų.

Rusijos transporto ministras Igoris Levitinės, atidarydamas jubiliejinius renginius, pabrėžė, kad „TransRussia“ paroda ir konferencija yra taipusios vienos iš labiausiai autoritetingų placdarų diskusijoms, kur modeliuojama transporto šakos strategija.

Per tris konferencijos dienas buvo aptarti Rusijos transporto vystymo, Baltijos regiono transporto potencialo, uostų infrastruktūros vystymo, krovinių gabėjimo jūros ir sausumos transportu, tiekimo grandinių valdymo klausimai, logistikos centrų, pasienio pralaidumo punktų, telekomunikacijų ir informacinių technologijų reikšmę tranzito plėtrai, pavojingų krovinių gabėjimo ypatumai ir kita. Konferencijoje dalyvavo daugiau kaip 300 delegatų iš 20 šalių.

## „TransBaltica 2010“ Vilniuje ir Rygoje

Lietuvos sostinėje Vilniuje kas antrus metus vykstančios tarptautinės parodos ir konferencijos „TransBaltica 2010“ mastai, žinoma, neprylysta Rusijos renginiui. Šiais metais parodoje dalyvavo 54 įmonės iš Lietuvos, Estijos, Lenkijos, Latvijos, Belgijos, Prancūzijos, Vokietijos, Austrijos, Kazachstano.

Individualiuose ir jungtiniuose stenduose kompanijos pristatė transporto ir logistikos paslaugas, intelektines transporto, eismo ir viešojo transporto valdymo ir kontrolės, navigacijos ir GIS sistemas, sandėliavimo įrangą.

Nemažai dėmesio buvo skirti kelių eismo saugumui ir ekologijai. Lankytojai galėjo išbandyti saugos diržų patvarumo imitacinus įrenginius ir išsitinkinti jų saugumu. Didelio susidomėjimo sulaukė ekologiški automobiliai.

Tokiu pat pavadinimu „TransBaltica 2010“ Latvijos sostinėje Rygoje vyko tarptautinė konferencija, kurioje dalyvavo daugiau kaip 120 verslo bei žiniasklaidos atstovų iš Latvijos, Lietuvos, Estijos, Lenkijos, Rusijos, Baltarusijos, Kazachstano, Čekijos, Vengrijos, Kanados, Turkijos ir Kinijos.

Viena iš svarbių konferencijos temų buvo Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos sukurtą naujouji muitų sąjungą, kuri Baltijos šalims, esančioms tarp dviejų galingų struktūrų – ES ir naujosios muitų sąjungos – gali atverti puikias galimybes.

Konferencijoje taip pat nemažai diskutuota apie tai, kad Estijos ir Latvijos uostai pralaimi Klaipėdai, kuri atimanti iš kaimynų didelės vertės krovinius, o Lietuvos logistikos centrai domisi tokios galingos valstybės kaip Kinija.

Pranešimą skaitė transporto analitikas Igoris Kabaškinas pabrėžė, kad Lietuva rintai pretenuoja tapti svarbiausių logistikos centro rytinėje Baltijos jūros pakrantėje ir labai svarbia grandimi ES ir naujosios trijų Rytų valstybių muitų sąjungos savykiuose.

Anot I. Kabaškino, Lietuva vienintelė iš trijų Baltijos šalių turi logistikos centrų kūrimo nacionalinę konцепciją. Ji pasiryžusi būti logistikos centru tarp Europos ir Azijos. Apie tai, kad Lietuva tampa regioniniu lydieliu, patvirtina ir tarptautiniai partneriai,





savo pasiskymuose neretai pabrėždami Lietuvos, kaip Eurazijos logistikos habo, svarbą. Tokios minčios pasigirsta iš Kinijos verslininkų, besidairančių galimybės investuoti transporto logistikos srityje.

## „Railport 2010“: geležinkeliai – transporto ateitis

Tuo įsitikinę Lenkijos infrastruktūros ministerijos valstybės sekretorių Julijus Engelhartas, atidaręs trečiąją tarptautinę konferenciją „Railport 2010“.

Lenkijos sostinėje Varšuvoje dvi dienas buvo diskutuojama intermodalinių gabenimų klausimais, kalbama apie šiaurės–pietų asies transporto perspektyvas.

J. Engelhartas pabrėžė, kad geležinkelio transportas yra svarbus veiksny Lenkijos ekonomikos plėtrai. Dėl ekonominėj ir ekologinių savybių geležinkeliai turėtų tapti transporto ateitimis. Jis atkreipė dėmesį į tai, kad 30 proc. visų krovinių iš Lenkijos yra išvežama geležinkeliu. Dar labiau išplėtus geležinkelio linijas, būtų sėkmingai sumažintas judėjimo keliais intensyvumas.

Gdansko universiteto ekonomikos profesoriaus dr. Ernesto Čerminkio nuomone, pervežimo šiaurės–pietų kryptis turėtų būti patraukli investuojams vystyti geležinkelio transportą, kurti sausumos uostus.

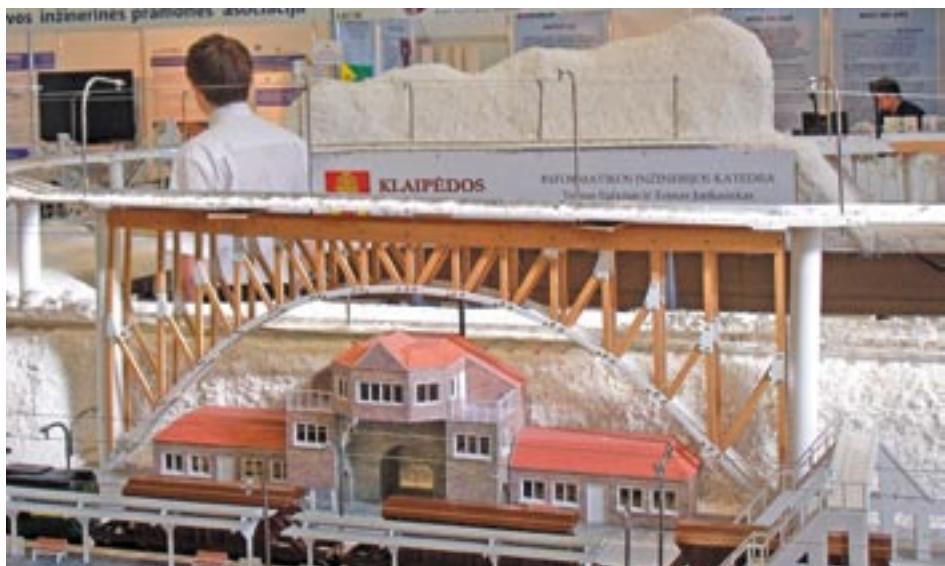
CTL viceprezidentas Artūras Pilechas, apie intermodalinių gabenimų rinką kalbėjęs iš vežėjų pozicijų, džiaugiasi stabiliu rodikliu šioje rinkoje augimu. I ateitį žvelgdamas optimistiškai, jis mano, kad šie metai intermodalinių gabenimų operatoriams bus dar gana sunkūs, o nuo 2011 transporto rinkoje galima laukti pakilimo.

Konferencijos organizatoriai – kompanija „Actia Conferences“ jau pakvietė dalyvius į kitų metų renginį, kuriame ketinama išplėsti aptariamą klausimų ratą.

## „Neft i gaz“ sulaukė pasaulio galingųjų dėmesio

Azerbaidžano sostinė Baku keturias dienas gyveno dviem svarbiais įvykiais. Sostinės gatvėse specialiomis uniformomis apsirengę žmonės

„TransBaltica“ parodoje savo projektą pristatė Klaipėdos universitetas.



kvietė miesto gyventojus ir svečius aplankytį dvi vienu metu vykstančias tarptautines parodos – „TransCaspian“ ir „Neft i gaz“, į kurius karščiu alsuojančiomis birželio dienomis vežė gaivia vėsa dvelkiantys specialūs parodų centro autobusai. Jie iš miesto važiavo kelias dešimtis kilometrų iki naujojo, ką tik baigtu statyti Baku „Expo“ centro netoli oro uosto.

Stiklu ir marmuru švytinčių didžiulį, erdvę, prabangų, naujausiomis technologijomis aprūpintą Baku parodą ir konferencijų centrą atidare pats Azerbaidžano prezidentas Ilchamas Aliejas, lydimas didžiulio būrio užsienio svečių, diplomatus, žurnalistų.

Pasveikinės parodos organizatorius ir dalyvius, I. Aliejas pabrėžė, kad Azerbaidžanas ir toliau aktyviai plės naftos ir dujų gavybą, siekdamas ne tik patenkinti šalies poreikius, bet ir didinti šių produktų eksportą. Šalis sėkmingai eina šia linkme. 2010 metais Azerbaidžane bus išgauta 52 mln. t naftos ir maždaug 30 mlrd. kubinių metrų duju. Šie skaičiai tris kartus viršija šalies vidaus poreikius.

Savo kalboje prezidentas pabrėžė, kad pastaruoju metu Azerbaidžano ekonomika vystosi gana sparčiai. Todėl reikia naudotis susidariusiomis galimybėmis ir vystyti ne tik naftos pramonę, bet ir turizmą, viešbučių, parodų verslą.

Vaikštant po Baku, aiškiai matosi, kad tai ne tušti žodžiai. Mieste kaip ant melių kyla nauji, puikios architektūros pastatai, tiesiamai keliai, statomi tiltai, rekonstruojamos gatvės. Naftininkų miestas puikuojasi švara ir tvarka, skendi žalumoje ir gėlėse. Žvelgiant į sparčius miesto augimo tempus, sunku patiketi, kad pasaulis kovoja su ekonominė krize ir jos padariniais.

2010 metai Azerbaidžane paskelbtai ekologijos metais, todėl neatsitiktinai speciali šių metų parodos tema buvo alternatyviosios energijos sektorius, kuriame pristatyti ekologiniai projektai.

Vis tvirtesnes pozicijas pasaulio ekonomikoje užimantis Azerbaidžanas tampa įdomus ir didiesiems pasaulinės naftos rinkos dalyviams.

Dalyvaujant 17-ojoje „Neft i gaz“ parodoje bei konferencijoje susirinko stambūs šio verslo atstovai iš Kinijos, Didžiosios Britanijos, Rusijos, Gruzijos, Norvegijos, Junginių Arabų Emiratų, Turkijos,

Čekijos ir kitur – 280 kompanijų iš 26 šalių.

Gruzijos energetikos ministro pirmasis pavaduotojas Mariamas Vališvilis perskaite šalies prezidento Michailo Sakašvilio sveikinimo laišką parodos dalyviams.

Turkijos energetikos ir gamtos ištaklių ministro pavaduotojas Jusufas Jazaras didelę reikšmę teikia Baku-Tbilisio-Džeichano ir Baku-Tbilisio-Erzurumo bei Nabuko projektams.

Pasiuntintys Eurazijos energetikos klausimais Ričardas Morningstaras perskaite JAV valstybės sekretorės Hilary Clinton sveikinimą, kuriame pabrėžiama Azerbaidžano, kaip patikimo energijos ištaklių tiekėjo pasaulio rinkoms, svarba. Projektais Baku-Tbilisio-Džeichanas ir Baku-Tbilisio-Erzurumas, H. Clinton nuomone, puikiai atitinka energijos tiekimo pasaulio rinkoms diversifikacijos idėjas. Ji teigė, kad JAV didžiuojasi esanti šių projektų įgyvendinimo dalyvė, bei patikino, jog ir ateityje Azerbaidžanas JAV asmenyje turės patikimą partnerį.

Apie didžiulę partnerystės su Azerbaidžanu svarbą pasisakė ir Norvegijos karalystės užsienio reikalų ministerijos specialioji patarėja energetikos Kaspijos regione ir Centrinėje Azijoje klausimais Elizabetą Valas.

Junginių Arabų Emiratų energetikos ministras Machomedas bin Daen Alchamlis savo sveikinimo kalboje pareiškė, kad naftos paklausa smarkiai didėja ir šalys, išgaunančios naftą, negali i tai nereaguoti. 2008 metais per parą pasaulioje buvo išgaunama 84 mln. barelių naftos. 2020 metais jos gavyba padidės iki 160 mln. barelių per parą, t.y. 5 proc. Todėl ne tik ieškoma naujų telkinų, bet ir atnaujinami bei modernizuojami senieji. JAE energetikos ministras neatmeta ir alternatyviosios energijos reikšmės. Jis pakvietė Kaspijos regiono šalis aktyviai dalyvauti įgyvendinant alternatyviosios energijos programas.

Aktuali „Neft i gaz“ konferencijos tema buvo projektas „Stadija -2“ – Azerbaidžano duju eksporto Europos rinkoms klausimas.

Pagal ši projekto pirmųjų įjuniame telkinyje „Šachdeniz“ išgaunamų duju kubinių metrai turėtų pasirodyti 2016 metų pabaigoje. Nuo 2019 metų planuojama gavyba pagal projektinį pajėgumą – 16 mlrd. kubinių metrų per metus. Jau ➤

TRACECA – aktyvi parodos „TransCaspian“ dalyvė.





devynios šalys pareiškė norą pirkti Azerbaidžano dujas. Bukareštas (Vengrija) ir Sofija (Bulgarija) su Baku jau pasirašė memorandumą dėl Azerbaidžano suskystintų dujų importo per Juodąją jūrą.

Ekspertų vertinimu, Kaspijos regiono naftos išteklių sudaro 200 mlrd. barelių, dujų – 640 triliųnų kubinių metrų.

### **„TransCaspian 2010“ prisitaikė prie rinkos**

Svarbiausias Kaukaze transporto forumas „TransCaspian“ galingos „Neft i gaz“ parodos kaimynystėje gal kiek nublanko, tačiau sprendimas abi parodas rengti vienu metu turėjo kur kas daugiau teigiamų pusų nei neigiamų. Jas abi aplankė gerokai daugiau žmonių, negu būtų galėję atvykti, jeigu parodos vyktų atskirai. Būtų sveikintina, jei ši praktika tėstusi ir toliau.

„TransCaspian“ parodoje dalyvavo 43 kompanijos iš Azerbaidžano, Didžiosios Britanijos, Vokietijos, Lietuvos, Lenkijos, Rusijos, Turkijos, Ukrainos, pristačiusios jūrų, geležinkelio, kelių transporto, laivų statybos, uostų, ekspedijavimo, krovos įrangos, naftotiekio, logistikos, draudimo ir kitas paslaugas.

Azerbaidžane klestinti statybos ir kelių tiešimo veikla šiek tiek pakoregavo eksponentų profilį. 2010 metais pradedami vykdyti tokie projektai, kaip „Jūrų tiltas Baku buchta“, „Intelektinė transporto operacijų valdymo sistema“, automagistralės Evlachas-Gendža rekonstrukcija, automobilių kelio Guba-Šamacha statyba. Azerbaidžanas taip pat dalyvauja naujo geležinkelio Baku-Tbilisis-Karskas, kuris padės vystyti TRACECA transporto koridoriu, projekte.

Šiemet infrastruktūros projektų realizavimui iš valstybės biudžeto bus skirti 3 mlrd. 192 mln. dolerių, kas sudaro 25,5 proc. 2010 metų valstybės biudžeto pajamų.

Todėl parodoje pristatytas platus kelių technikos, vilkikų assortimentas, tarp kurių tokie žinomi vardai kaip MAN, „Scania“ ir kt.

Ryšium su tuo, kad Baku prasidėjo naujojo jūrų uosto statyba, parodoje aktyviai dalyvavo kompanijos, tiekiančios šiuolaikinę uostų įrangą.

**Europos šalys parodoje „Transport Logistics China“ konkuruoja dėl Azijos krovinių.**

### **„Transport Logistics China“ – startas prieš verslo suklestėjimą**

Anksčiau minėtus renginius savo mastais pralenkė kas antrus metus Kinijos uostamiestyje Šanchajuje vykstanti 4-oji tarptautinė transporto, logistikos, telematikos paroda „Transport Logistics China 2010“. Joje savo veiklą pristatė 441 eksponentas iš 42 šalių. Per tris dienas parodą aplankė 13500 specialistų.

Nuo 2004 metų „Transport Logistics China“ laikoma įtakingiausiu renginiu Azijos transporto ir logistikos pramonėje. Ji tarsi barometras rodo šios šakos tendencijas ir neabejotinai vaidina svarbų vaidmenį stiprinant tarptautinį bendradarbiavimą – iškilmingoje parodos atidarymo ceremonijoje sakė Kinijos komunikacijų ir transporto asociacijos pirmininkas Kuanas Jongčangas.

Parodos dalyviai demonstravo įvairias naujoves ir inovatyvius sprendimus, kaip operatyviai priimti patikimus ir lanksčius sprendimus, kad prekės tiksliai judėtų reikiama kryptimi. Nors pasaulinė transporto ir logistikos pramonė po ištikusios pasaulinės finansinės krizės vis dar patiria nuosmukį, tačiau, kaip rodo šios parodos dalyvių prisistatymai, šakos pramonė grįžta į ieškojimų ir naujų atradimų kelią – tokia buvo daugelio parodos dalyvių nuomonė.

Parodoje didžiuliouose jungtiniuose stenduose savo laimėjimus bei paslaugas pristatė Čekija, Prancūzija, Vokietija, Italija, Latvija, Nyderlandai, Ispanija ir Rusija.

„Kinija mums yra labai svarbi rinka, ir mes privalome čia būti“, – sakė Prancūzijos atstovas Bruno le Gurunas.

„Nors pasaulio transporto ir logistikos pramonė vis dar patiria nuosmukį po finansų krizės, tačiau, kaip rodo ši paroda, pramonė tikrai grįžta į normalų tempą. Tarptautinės parodos tam-pa vis didesnio masto ir aukštesnio lygio. Tai yra puiki proga Kinijos gamintojams parodyti savo galimybes“, – sakė Saliamonas Cai, „Globelink China Logistics Co Ltd“ generalinis direktorius.

„Ekonominė krizė neturi įtakos komunikacijai. Nors sprendimas – dalyvauti parodoje ar

ne – turėjo būti priimtas 2009 nuosmukio metais, mums dėl šio renginio nepilo abejonių, ir esame juo labai patenkinti. Turėjome įdomi susitikimų, kurie rodo išaugusią Kinijos ekonomikos svarbą šiame veiklos sektorius“, – sakė Birgita Kastner-Simon, Vokietijos kompanijos „Dachser“ rinkodaros vadovininkė.

„Parodoje „Transport Logistics China“ atispindėjo Kinijos rinkos dinamika“, – pastebėjo Chuanas Manuelis Gonsalesas (Juan Manuel Gonzales), „Hapag-Lloyd Azija“ generalinis direktorius Singapūre.

Esu įsitikines, kad „Transport Logistics China“ svariai prisideda prie transporto ir logistikos procesų gerinimo tarp Kinijos ir Vokietijos. Tai padeda stiprinti Vokietijos ir Kinijos bendradarbiavimą, – įsitikinės Vokietijos transporto, statybos ir urbanizacijos ministerijos valstybės sekretorius dr. Andreas Šaueris (Andreas Scheuer). Ši renginį organizuojančios kompanijos „Messe München International“ direktoriaus Eugeno Egetenmeirio (Eugen Egetenmeir) nuomone, paroda yra laiku ir vietoje prasidedant verslo atsigavimui ir klestėjimui.

Parodos metu vyko nemažai konferencijų, seminarų, forumų, diskusijų įvairiausiomis temomis, kaip pavyzdžiui, konteinerių saugumas, naujų informacinių technologijų diegimas, „žaliai logistika“ ir kt.

### **„Silko kelias“ – strateginiai regiono sprendimai**

Taip vadinosi parodos metu vykusi tarptautinė konferencija, kurią Šanchajuje jau antrus metus rengia gerai žinoma Rusijos kompanija „DARS Consulting“.

Konferencijos „Silko kelias“ tematika, anot jos organizatorius „DARS Consulting“ direktoriaus Sergejaus Stanovkino, skirta ne tik transporto, bet ir kitoms Kinijos, Korėjos, Japonijos gamybos kompanijoms, kurios ieško logistinių galimybių savo kroviniams, gabeniams į Rusiją, Kazachstaną, Azerbaidžaną ir Europos šalis.

Konferencijos dalyviai iš Latvijos, Rusijos, Kazachstano, Estijos, Kinijos kalbėjo apie galimybes ir kliūties įgyvendinant infrastruktūros projektus ir logistinius sprendimus, krovinių tranzito perspektivas geležinkelio per Kazachstaną teritoriją, Rusijos uostų ir specialiųjų ekonominiių zonų vaidmenį Eurazijos transporto sistemoje, Kinijos transporto maršrutus ir kt.

Išskirtinių dėmesį konferencijai savo sveikinimo žodžiu parodė Kazachstano transporto ministras Abelgazy Kusainovas, pažymėjės, kad istorinė patirtis parodė, jog pasaulinės prekybos ir transporto tinklai, tokie kaip Didysis silko kelias, yra būtini plėtojant naujus santykius Eurazijoje, grindžiamus atvirumu, skaidrumu, glaudžiu bendradarbiavimu, taikai ir partneryste.

Transportas ir infrastruktūra galiapti modernių technologijų ir naujuoju šaltiniu bei naudotoju, naujų išteklių kūrėjų kitiems ekonomikos sektoriams.

Esamoje ekonominėje aplinkoje tarptautinių transporto ryšių plėtra neabejotinai paspartins tarptautinio ir tarpkontinentinių prekybos ir ekonominiių santykų plėtrą ir paskatins imtis priemonių, padėsiančių pakelti mūsų šalių ekonomiką į aukštesnį gerovės lygi.



Казахстанская международная  
выставка ПО ТРАНСПОРТУ  
И ЛОГИСТИКЕ

# ТРАНЗИТ ТРАНСКАЗАХСТАН



7-9 сентября 2010  
Алматы, Казахстан, КЦДС «Атакент»

• 100 участников • 12 стран • 4 000 посетителей 1500 м<sup>2</sup> выставочной площади

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта  
и коммуникаций Республики Казахстан

ОРГАНИЗАТОРЫ:



МБК "Атакент-Экспо" (группа компаний)  
Тел: +7 (727) 258 25 35; Факс: +7 (727) 258 29 59  
E-mail: office@exhibo.kz

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

[www.transkazakhstan.kz](http://www.transkazakhstan.kz)



# Лучший город, лучшая жизнь

*Зита Таллат-Кялпшайтэ*

При посещении всемирной выставки EXPO 2010, которая с 1 мая открыта в китайском городе Шанхае, понимаешь, что ее мотто «Лучший город, лучшая жизнь» здесь полностью осуществлено. Широкие, сверкающие улицы, площади и скверы, украшенные изумительными цветами и зелеными насаждениями, удобные автобусы и электробусы, предоставляющие за счет энергии ветра, солнца и воды удобства на высшем уровне, здания фантастической архитектуры – войдя в них, чувствуешь себя словно в другом мире, удовольствия и развлечения до позднего вечера, чрезвычайно внимательный и услужливый обслуживающий персонал, интеллектуальные волонтеры, в любой момент готовые ответить на волнующий тебя вопрос, показать дорогу или проводить до нужного места, говорящие на нескольких языках мира.

Это поистине город, в котором хочется жить, и жизнь, о которой можно мечтать.

Таким с первого взгляда кажется приятный и игривый мир EXPO 2010. Чтобы попасть в этот мир, приходится иногда несколько часов прождать в очереди возле входа в выставочный город и позднее также несколько часов возле павильонов, вызвавших наибольший интерес. В очередь возле некоторых павильонов, как, например, Китая, США, можно встать, только если зарегистрироваться заранее. И тут нет никакой бюрократии – просто наплыv участников столь велик, что иначе было бы невозможно урегулировать людской поток.



## Выставка отражает стремление человечества жить в более совершенной среде

Всемирные выставки организуются с 1851 г. Они проводятся раз в пять лет. Выставки меньшего масштаба, называемые международными, проводятся раз в три года. Первая всемирная выставка была устроена в Лондоне.

EXPO – это некоммерческие выставки, иначе называемые еще олимпийскими играми в области экономики, науки и технологий. Их цель – обмениваться идеями о мировом прогрессе в области экономики, культуры, науки и технологий. Страны стремятся показать свои самые внушительные достижения и представлять себя как прогрессивные государства.

Проходящая в Шанхае всемирная выставка – 46-я. В ней принимают участие 189 стран. EXPO 2010 считается крупнейшей и наиболее впечатляющей за всю историю существования этих выставок.

Тема выставки – «Лучший город, лучшая жизнь» воплощает стремление человечества в будущем жить в более совершенной городской среде.

Планировалось, что выставка EXPO обойдется Китаю в 45 миллиардов долларов США,

включая и очистку огромной центральной территории Шанхая.

С этой территории выселена компания «Jiang Nan Shipyard», насчитывавшая 10 000 рабочих, 270 заводов и 18 000 семей.

С 2002 года, когда Китаю было предоставлено право проведения всемирной выставки, построено 970 километров подземных дорог, прекрасных станций метро и 410 километров наземных дорог. Перед выставкой система сообщения улучшена во всем городе Шанхае, население которого превышает 20 миллионов человек.

До выставки из любой точки города удобно добраться на метро, работа которого организована отлично. В зависимости от того, из какого места едешь и сколько раз меняешь линии метро, стоимость билета колеблется от 4 до 10 юаней. В городе курсируют специальные такси EXPO, водители которых хорошо разбираются в карте выставки и достаточно неплохо понимают по-английски. Однако проезд на такси в десять раз дороже метро.

За день выставку посещает около полутора миллиона человек. В середине августа EXPO 2010 уже посетили свыше 42 миллионов посетителей. Ожидается, что до окончания выставки – 31 октября – ее посетит более 70 миллионов человек.



Разобраться в выставочном городке многочисленным посетителям помогают 70 000 волонтеров. Одетые в униформу зеленого цвета волонтеры – в основном студенты китайских университетов, которые на нескольких языках могут предоставить человеку быструю, четкую и очень понятно изложенную информацию.

На всей территории выставки множество новых, удобных автобусов возят посетителей бесплатно. На всей территории выставки используется возобновляемая энергия.

### **В литовском павильоне люди надеются на исполнение желаний**

На выставке «EXPO 2010» Литва представляет себя как страну, которую можно обозреть с высоты полета на воздушном шаре. Литва лидирует в мире по количеству воздушных шаров, приходящихся на тысячу жителей, а Вильнюс является одной из немногих европейских столиц, над которыми разрешены такие полеты. Идеей воздушного шара хотят подчеркнуть и то, что Литва является экологичной страной, где благодаря низкой загрязненности воздуха хорошая видимость.

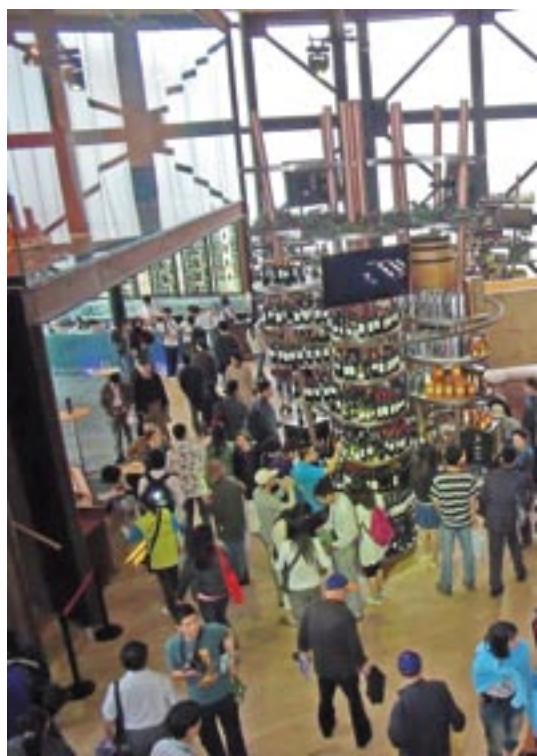
Руководитель литовского павильона Индре Кумпикявичюте говорит, что в день его посещают 35–43 тыс. человек. Это по большей части китайцы, поэтому работающие в павильоне Литвы гиды общаются с посетителями в основном на китайском или английском языке.

Посетители в первую очередь фотографируются возле работы клаудского скульптора Витаутаса Карчяускаса – пространственной композиции «Хочу быть», изображающей Витрувианского человека. У скульптуры всегда змеется очередь из желающих увековечить себя возле этого произведения, отображающего гармонию человечества.

Бизнесменов интересует и представленная в журнале JŪRA MOPE SEA идея В. Карчяускаса «Eco Vitruvijaus» – идея оригинального здания, использующего возобновляемую энергию.

Немало любопытствующих собирает и привезенная с Кафедральной площади столицы Литвы Вильнюса Волшебная плитка, встав на которую, люди просят об исполнении желаний. Эти желания они записывают на листочках бумаги и бросают в специальный ящичек.

Хозяева павильона в раздумья: что делать с желаниями людей, для выражения которых в день расходуется немало бумаги? ■



# GERESNIS Miestas, GERESNIS GYVENIMAS

Zita Tallat-Kelpšaitė

Dairydamasis pasaulinėje parodoje „Expo 2010“, nuo gegužės 1 d. vykstančioje Kinijos mieste Šanchajuje, supranti, kad jos motto „Geresnis miestas, geresnis gyvenimas“ čia yra visiškai įgyvendintas. Plaćios, švytinčios gatvės, nuostabiais želdiniais ir gelynais išpuoštos aikštės ir skverai, patogūs autobusai ir elektrobusai, vėjo, saulės ir vandens energijos teikiami aukščiausio lygio patogumai, fantastiškos architektūros pastatai – šalių paviljonai, – į kuriuos įžengęs pasijunti tarsi kitame pasaulyje, malonumai ir pramogos iki vėlyvo vakaro, nepaprastai dėmesingi ir paslaugūs patarnautojai, intelektualūs savanoriai, bet kurią akimirką pasirengę atsakyti į tau rūpimą klausimą, parodyti kelią ar palydėti

iki reikiamas vietas, šnekantys keliomis pasaulio kalbomis, – tai tikrai miestas, kuriamo norėtusi gyventi, ir gyvenimas, apie kurį galima svajoti.

Toks iš pirmo žvilgsnio atrodo malonus ir žaismingas „Expo 2010“ pasaulis, į kurį norėdamas patekti privalai kartais net kelias valandas palaukti eilėje prie jėjimo į parodos miestelį ir vėliau taip pat po kelias valandas prie didžiausią susidomėjimą keliančių šalių paviljonų.

Kai kuriuose paviljonuose, kaip pavyzdžiu Kinijos, JAV, į eilę gali atsistoti tik iš anksto užsiregistravęs. Ir čia nėra jokios biurokratijos. Tiesiog dalyvių antplūdis toks didelis, kad kitaip būtų neįmanoma sureguliuoti žmonių srautų.





## Paroda atspindi žmonijos sieki gyventi tobulesnėje aplinkoje

Pasaulinės parodos rengiamos nuo 1851 m. Jos vyksta kas penkeri metai. Mažesnio masto parodos, vadinamos tarptautinėmis, vyksta kas treji metai. Pirmoji pasaulinė paroda buvo surengta Londone.

„Expo“ – tai nekomercinės parodos, dar kitaip vadinamos ekonomikos, mokslo ir technologijų olimpinėmis žaidynėmis. Jų tikslas – keistis idėjomis apie pasaulio ekonomikos, kultūros, mokslo ir technologijų pažangą. Šalys stengiasi parodyti pačius išpudingiausius savo laimėjimus ir pristatyti save kaip pažangias valstybes.

Šanchajuje vykstanti pasaulinė paroda yra 46-oji. Joje dalyvauja 189 šalys. „Expo 2010“ laikoma pačia didžiausia ir išpudingiausia per visą šių parodų gyvavimo istoriją.

Parodos tema – „Geresnis miestas, geresnis gyvenimas“ įkūnija žmonijos sieki ateityje gyventi tobulesnėje miesto aplinkoje.

Buvu planuota, kad „Expo“ paroda Kinijai kainuos 45 milijardus JAV dolerių, iškaitant ir didžiulės centrinės Šanchajaus teritorijos išvalymą. Iš šios teritorijos iškelta „Jiang Nan Shipyard“ kompanija, turėjusi 10 000 darbininkų, 270 gamykų ir 18 000 šeimų.

Nuo 2002 metų, po to, kai Kinijai buvo suteikta teisė rengti pasaulinę parodą, pastatytą 970 kilometrų požeminių kelių, puikiu metro stočių ir 410 kilometrų antžeminių kelių. Prieš parodą susisiekimo sistema pagerinta visame, daugiau nei 20 mln. gyventojų turinčiame Šanchajaus mieste.

Į parodą iš bet kurios miesto vietas patogu nulykti metro, kurio darbas yra labai gerai organizuotas. Priklausomai nuo to, iš kurios vietas važiuoji ir kiek kartą keiti metro linijas, bilieto kaina svyruoja nuo 4 iki 10 juanių. Mieste kursuoja specialūs „Expo“ taksi, kurių vairuotojai gerai susigaudo parodos žemėlapyje ir pakankamai nebilogai supranta angliskai. Tačiau važiuoti taksi kainuoja dešimteropai brangiau negu metro.

Per dieną parodoje apsilanko maždaug pusė milijono žmonių. Rugpjūčio viduryje „Expo 2010“ jau buvo aplankę daugiau kaip 42 milijonai lankytojų. Tikimasi, kad iki parodos pabaigos – spalio 31 dienos – ją aplankys per 70 milijonų žmonių.

Gausiems lankytojams susigaudyti parodos miestelyje padeda 70 000 savanorių. Žalios spalvos uniformomis apsirengę savanoriai – daugiausiai Kinijos universitetų studentai – kelionėmis kalbomis gali suteikti žmogui greitą, aiškią ir labai suprantamai išdėstytą informaciją.

Parodos teritorijoje daugybė naujų, patogų autobusų lankytojus vežioja nemokamai. Visoje parodos teritorijoje naudojama atsinaujinančia energija

### Lietuvos paviljone žmonės tikisi norų išsipildymo

„Expo 2010“ parodoje Lietuva save pristato kaip šalį, kurią galima apžvelgti iš baliono skrydžio. Lie-

tuva pirmauja pasaulyje pagal oro balionų skaičių, tenkantį tūkstančiui gyventojų. Vilnius yra viena iš nedaugelio Europos sostinių, virš kurių leidžiamai tokie skrydžiai. Oro baliono idėja norima parbėžti ir tai, kad Lietuva – ekologiška šalis, kur dėl mažos oro taršos yra geras matomumas.

Lietuvos paviljono vadovė Indrė Kumpikevičiūtė sako, kad per dieną čia apsilanko 35-43 tūkst. žmonių. Didžioji jų dalis kinai, todėl Lietuvos paviljone dirbantys gidaus daugiausiai su lankytojais bendrauja kinų arba anglų kalba.

Lankytojai pirmiausia fotografuoja klapėdiečio skulptoriaus Vytauto Karčiausko sukurtą erdvineje kompozicijoje, pavadintoje „Noriu būti“, vaizduojančioje Vitruvijaus žmogų. Prie šios skulptūros visuomet driekiasi eilutė norinčių įsiminti šiamė žmonijos dermę atspindinčiam kūrynyje.

Verslininkus domina ir tarptautiniame verslo žurnale JŪRA MOPE SEA pristatoma V. Karčiausko „Eco Vitruvijaus“ – atsinaujinančią energiją naudojančio originalaus pastato – idėja.

Nemažai smalsuolių sulaukia ir iš Lietuvos sostinės Vilniaus Katedros aikštės atgabenta Stebuklo plytelė, ant kurios atsistoję žmonės prašo norų išispildymo. Tuos norus jie užrašo ant porieriaus lapelių ir meta į specialią dėžutę.

Paviljono šeimininkai svarsto, ką reikės daryti su žmonių norais, kuriems išreikštį per dieną sunaudojama nemažai popieriaus.





Руководитель Карагандинской литовской общины «Lituanica»  
Виталий Тварионас в Литве.



Самые важные акценты в доме литовской общины.

## Место ссылки стало родиной

**29 июля в столице Литвы Вильнюсе состоялся съезд Общины литовцев мира и председателей правлений краев Союза литовской молодежи мира.**

**В настоящее время за пределами Литвы проживает свыше 1 миллиона граждан Литвы. Литовские общины зарегистрированы в 41 стране мира.**

**Причины, почему литовцы покинули свою маленькую страну, насчитывающую всего три миллиона жителей, самые разные. Большинство из них уехали на чужбину в поисках счастья и лучшей жизни. Иной опыт - у литовской общины Казахстана.**

### Литовский дом в Караганде

Из зеленеющих долин, с Балтийского моря, рек и озер литовцев в степной край в товарных вагонах доставил советский режим. Массовая высылка литовцев велась с 1939 года. Ссыльных приютил гостеприимный казахский народ, а трудолюбивые литовцы превратили место ссылки в свой дом.

Сейчас в Казахстане проживают около 7000 литовцев, из них 2500 – в Карагандинской области. Среди бизнесменов республики немало

литовцев, которые приехали в Казахстан после 1990 года и успешно развивают здесь свой бизнес.

Большинство литовцев обосновались в Караганде - городе, который более 60 лет назад вместе строили казахи, русские, немцы, поляки, венгры, литовцы и представители других национальностей, оказавшиеся здесь волею судьбы и исторических катаклизмов.

Несколько лет назад карагандинских литовцев объединил и сплотил в общины родившийся и выросший в этом городе, а ныне хорошо известный в Казахстане

предприниматель, признанный общественный деятель Виталий Тварионас, за заслуги перед страной награжденный президентом страны Нурсултаном Назарбаевым.

Предприниматель не только учредил и организовал деятельность общины «Lituanica», но и содержит ее на свои средства. На окраине города В. Тварионас купил землю и собственноручно построил здесь дом литовской общины.

Литовская деревенская изба, украшенная резными деревянными орнаментами работы самого Виталия, с традиционной прихожей, кафельной печкой, которая топится углем, с кухачущими во дворе курами открыта для каждого члена общины. Любой член общины, захотевший сбежать от городского шума или просто побывать наедине со своими мыслями и воспоминаниями, может прийти сюда и пробыть столько, сколько ему хочется – хоть несколько часов, хоть несколько дней. В этом доме, построенном с любовью, присутствуют цвета и запах Родины. Простой домашний уют создают приятные мелочи, которые высланные с родины люди сохранили в долгих странствиях: семейные фотографии, поделки, картины, литовский триколор. Как было принято в деревне, в углу над кроватью висит картина Пресвятой девы Марии, которую одна женщина сохранила и подарила общенному дому. Весь срок ссылки литовка прятала картину на груди под одеждой, рискуя за такой поступок лишиться жизни.

Дом литовской общины посетили, гостили в нем и оставили

в гостевой книге теплые отзывы послы нескольких стран, историки, журналисты, представители общественных организаций. Одни приезжают сюда в поисках исторической правды или разбросанных по миру близких, другие – чтобы посетить могилы своих родителей и дедов, третьи – узнать сегодняшних литовцев, для которых место ссылки соотечественников стало родиной.

### Заслуги Виталия Тварионаса оценил президент Казахстана

Родившиеся и выросшие в Караганде литовцы, такие, как сын Виталия, по-русски говорят уже лучше, чем по-литовски, однако в праздники охотно наряжаются в литовские национальные костюмы, исполняют народные танцы и поют литовские песни. Община «Lituanica» в тесном сотрудничестве с посольством Литвы, расположенным в Алматы и имеющим свое подразделение в Астане, организовала много запоминающихся праздников и различных просветительских мероприятий.

После работы члены общины охотно проводят время в спортивном клубе, который учредил и содержит Виталий. Старшие члены общины охотно присматривают за детьми молодых семей, пока те работают, занимаются спортом или репетируют в самодеятельном кружке. Руководитель общины В. Тварионас стремится, чтобы молодые семьи пестовали литовские ценности и традиции, прививали



Члены Карагандинской литовской общины «Lituanica».

своим детям литовский дух и взаимопомощь. Сам Виталий показывает такой пример. Возле дома литовской общины всегда развевается триколор. Литовский флаг можно увидеть и в офисе общины, и на автомобиле Виталия. На зданиях, в которых расположены бизнес-предприятия В. Тварионаса, висит герб Литвы. Виталий заботится, чтобы у членов общины были работа и другие источники существования. Многих из них он трудоустраивает на своих предприятиях. Работники общины консультируют граждан по поводу документов, необходимых для получения виз, вида на жительство, гражданства, помогают найти родных и близких. Благодарность соотечественников заслужил телефон доверия, по которому каждый литовец может позвонить из любого места Казахстана в любое время и получить информацию или необходимую помощь.

В Караганде это никого не удивляет. Литовские предприниматели занимают здесь прочные позиции, а В. Тварионас является влиятельным человеком не только в литовской общине, но и в городской общине Караганды. Об этом свидетельствует множество врученных ему знаков признания и наград. Наиболее дороги Виталию признание и оценка его работы президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым.

В. Тварионас является членом Ассамблеи народов Казахстана: на заседаниях ассамблеи он может высказаться от имени всего литовского народа. Он гордится по-

литикой страны, в которой живет, где отказались от термина «национальные меньшинства». Интересы разных народов Казахстана представляет активно действующий общественно-политический институт - Ассамблея народов Казахстана, которой здесь представлен конституционный статус. Правительство страны стремится, чтобы народы жили дружно и гармонично, уважая религию, традиции и обычай друг друга. Власти Казахстана понимают, что от этих отношений зависит экономика страны, ее развитие и процветание.

### **Прогрессивная политика Литвы по отношению к эмигрантам**

На вопрос, какие впечатления он увез с состоявшегося в Вильнюсе съезда председателей общин литовцев мира, В. Тварионас выразил радость по поводу поддерживаемой президентом Литвы Далей Грибаускайте установки на предоставление литовского гражданства всем литовцам эмиграции. По его мнению, это прогрессивное и мудрое отношение государства к своим людям.

Руководителя Карагандинской литовской общины огорчила меркантильность некоторых соотечественников. По его словам, многие участники съезда излишне акцентировали вопрос денег, забывая о более благородных, моральных, просветительских целях литовских общин мира. ■

## **Tremties vieta tapo tėvynė**

**Liepos 29 d. Lietuvos sostinėje Vilniuje vyko Pasaulio lietuvių bendruomenės ir Pasaulio lietuvių jaunimo sąjungos kraštų valdybų pirmininkų suvažiavimas. Šiuo metu už Lietuvos ribų gyvena per 1 milijoną Lietuvos piliečių. Lietuvių bendruomenės yra registruotos 41 pasaulio šalyje.**  
**Priežastys, kodėl lietuviai paliko savo mažą, vos tris milijonus gyventojų teturinčią šalį, labai įvairios. Daugelis jų svetur išvyko ieškodami laimės ir geresnio gyvenimo.**  
**Kitokia yra Kazachstano lietuvių bendruomenės patirtis.**

### **Lietuvių namai Karagandoje**

Iš žaliuojančių slėnių, nuo Baltojių jūros, upių ir ezerų į stepių kraštą prekiniais vagonais lietuvius atgabeno sovietinis režimas. Masiniai lietuvių trėmimai vyko nuo 1939 metų. Tremtinius pri-glaudė svetinga kazachų tauta, o darbštūs lietuviai tremties vietą pavertė savo namais.

Dabar Kazachstane gyvena apie 7000 lietuvių, iš jų 2500 – Karagandos srityje. Tarp verslininkų yra nemažai lietuvių, kurie į Kazachstaną atvyko po 1990 metų ir čia sėkmingesnai vysto savo verslą.

Daugiausia lietuvių yra įsikūrę Karagandoje, mieste, kurį daugiau kaip prieš 60 metų drauge

statė kazachai, rusai, vokiečiai, lenkai, vengrai, lietuviai ir kitų tautybių žmonės, atvesti čia likimo ir istorinių kataklizmų.

Prieš keletą metų Karagandos lietuvius susivienijo ir į bendruomenę subūrė šiame mieste gimęs ir užaugęs, dabar Kazachstane gerais žinomas verslininkas, pri-pažintas visuomenės veikėjas, už nuopelnus Kazachstanui apdovanootas šalies prezidento Nursultano Nazarbajevo, Vitalijus Tvarionas.

Verslininkas ne tik įkūrė, organizuoja veiklą ir savo lėšomis išlaiko bendruomenę „Lituanica“. Miesto pakraštyje V.Tvarionas nupirkė žemės ir savo rankomis pastatė lietuvių bendruomenės namus. ►



**Šv. Mergelės Marijos paveikslas, slapstytas per ilgus tremties metus, pagarbai saugomas bendruomenės namuose.**

virš lovos kabo šv. Mergelės Marijos paveikslas, kurį viena moteris išsaugojo ir padovanojo bendruomenės namams. Visą tremties laiką lietuvių paveikslą slėpė prie krūtinės po marškiniais, nebodama, kad už tokį poelgi ji galėjo netekti gyvybės.

Lietuvių bendruomenės namus yra aplankę, juose gyvenę ir šiltus atsiliepimus svečių knygoje palikę kelių šalių ambasadoriai, istorikai, žurnalistai, visuomeninių organizacijų atstovai. Vieni atvyksta čia ieškodami istorinės teisybės ar išblaškytų artimujų, kiti parymoti prie savo tėvų ar senelių kapų, dar kiti – pažinti šių dienų lietuvius, kuriems gentainių tremties vieta jau yra tapusi tėvynė.

Vyresnieji bendruomenės nariai mielai prižiūri jaunų šeimų vaikus, kol šie dirba, sportuoja ar repetuoja saviveiklos būrelyje. Bendruomenės vadovas V. Tvarijonas siekia, kad jaunos šeimos puoselėtų lietuviškas vertės ir tradicijas, skiepytų savo vaikams lietuviybės ir savitarpio pagalbos vieni kitiems dvasią. Pats Vitalijus rodo tokį pavyzdį. Prie lietuvių bendruomenės namų visuomet plevėsuoja Trispalvė. Lietuvišką vėliavą pamatysi ir bendruomenės kontoroje bei Vitalijaus automobiliuje. Ant pastatų, kuriuose įsikūrusios V.Tvarijono verslo įmonės, kabo Lietuvos herbas. Vitalijus rūpinasi, kad bendruomenės nariai turėtų darbo ir pragyvenimo šaltinį. Daugelį jų jis

pažinimas ir įvertinimas.

V. Tvarijonas yra Kazachstano tautos asamblejos deputatas, asamblejos posėdžiuose galintis pasakyti visos lietuvių tautos vardu. Jis didžiuojasi šalies, kurioje gyvena, politika, kur atsisakyta termino „tautinės mažumos“. Jvairių Kazachstano tautų interesams atstovauja aktyviai veikiantis visuomeninis politinis institutas – Kazachstano tautos asamblėja, kuriai yra suteiktas konstitucinis statusas. Šalies vyriausybė siekia, kad tautos gyventų draugiškai ir darniai, gerbdamos viena kitos religiją, tradicijas ir papročius. Kazachstano valdžia supranta, kad nuo šių sankrytių priklauso šalies ekonomika, jos vystymasis ir klestėjimas.



Lietuvių namai Karagandoje traukia ir senus, ir jaunus. Jais mielai rūpinasi ir V. Tvarijono sūnus.

Lietuviško kaimo pirkia, papuošta paties Vitalijaus išpjaustytais medžio ornamentais, su tradiciniene priemene, anglimis kūrenama kokline krosnimi, su kieme kudakuojančiu vištų pulku – atvira kiekvienam bendruomenės nariui. Bet kuris bendruomenės narys, pañorės pabėgti nuo miesto triukšmo ar tiesiog pabūti su savo mintimis ir prisiminimais, gali čia ateiti ir pagyventi tiek, kiek jam norisi: keletą valandų ar keletą dienų. Šiuose su meile pastatytose namuose yra tėvynės spalvos ir kvapas. Paprastą namų jaukumą sukuria mieli mažmožiai, kuriuos iš gimtinės ištremti žmonės išsaugojo ilgose klajoneše: šeimų nuotraukos, rankdarbiai, paveikslai, lietuviška trispalvė. Kaip būdavo iþprasta kaime, kampe

### **Vitalijaus Tvarijono nuopelnus įvertino Kazachstano prezidentas**

Karagandoje gimę ir užaugę lietuvių, tokie kaip Vitalijaus sūnus, rusiškai jau šneka geriau nei lietuviškai, tačiau per šventes mielai rengiasi lietuviškais tautiniais rūbais, šoka tautinius šokius ir daunoja lietuviškas dainas. Glaudžiai bendradarbiaudama su Almatoje įsikūrusia ir Astanoje savo padalinį turinčia Lietuvos ambasada, bendruomenė „Lituanica“ yra surengusi daug įsimintinų švenčių ir jvairių švietėjiškų renginių.

Po darbo bendruomenės nariai mielai leidžia laiką Vitalijaus įkurtame ir išlaikomame sporto klube.



Svetinges šių namų šeimininkas Vitalijus Tvarijonas.

### **Pažangji Lietuvos politika išeivijų atžvilgiu**

Paklaustas, kokius įspūdžius išsivežė iš Vilniuje vykusio Pasaulio lietuvių bendruomenės pirmininkų suvažiavimo, V. Tvarijonas džiaugėsi Lietuvos Prezidentės Dalios Grybauskaitės palaikomą nuostata dėl Lietuvos pilietybės suteikimo visiems išeivijos lietuviams. Jo manymu, tai pažangus ir protingas valstybės požiūris į savo žmones.

Karagandos lietuvių bendruomenės vadovą nuliūdino kai kurių tautiecių merkantilizmas. Anot jo, daugelis suvažiavimo dalyvių pernelyg akcentavo pinigų klausimą, pamiršdami kilnesnius, moralinius, švietėjiškus pasaulio lietuvių bendruomenių tikslus.



## EXHIBITION AND CONFERENCE

30 NOV-2 DEC | AMSTERDAM RAI | NETHERLANDS



The event for professionals involved in the intermodal industry including:

- Shippers
- Shipping lines
- Transport and logistics professionals
- Rail freight professionals
- Road hauliers

# WHERE THE WHOLE INDUSTRY DOES BUSINESS

## CONTAINER TRANSPORT AND LOGISTICS IN ACTION - ACROSS ROAD, RAIL AND SEA

Looking at the issues of how to manage shipping containers across multiple transport modes, from trucks to rail from ships to barges, to meet increasingly demanding objectives. Intermodal Europe offers a unique opportunity to discover the products and meet the suppliers who will give you the competitive advantage in the future.

- Meet over 100 participating companies
- See new product launches
- Discover industry trends and new market opportunities
- Network with your peers
- Find new suppliers
- Hear expert views from shippers, shipping lines, ports and logistics leaders

### The Future of Intermodalism in a Post-Recession World

Topics include

- Discover what you could gain and what you could lose when selecting an integrated system
- New intermodal solutions to connect Europe to the North African gateways
- Solve the issue of repositioning containers

**Free to attend conference**

Speakers and exhibitors include intermodal experts from

- |                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| • Procter & Gamble                  | • Carrier Transicold          |
| • P&O Ferrymasters                  | • Port of Strasbourg          |
| • Hector Rail                       | • Maersk Container Industry   |
| • Unilever Supply Chain Company     | • COA                         |
| • Nestlé Waters                     | • Oy Langh Ship               |
| • Lego Systems                      | • System Planning Corporation |
| • European Rail Freight Association | • Logsys                      |
| • Port of Göteborg                  | • Thermo King                 |
| • Port of Amsterdam                 | • The Cronos Group            |
| • Interporto Campano                | • Johnson Controls            |

For a full list of participating companies please visit  
[www.intermodal-events.com](http://www.intermodal-events.com)

Register today for free at [www.intermodal-events.com/jms](http://www.intermodal-events.com/jms)

Organised by



Host Port



Supported by



Join us on



# 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.