



国际商业杂志
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE & TECHNOLOGIES • ENVIRONMENT
交通 • 物流 • 能源 • 石油和天然气 • 科学和技术 • 环境

Under OSCE flag

The Baltic Sea – the gate to Eurasia
Kazakh spirit of Asiada
China's role in the international business

在欧安组织的旗帜下

波罗的海——欧亚门户
哈萨克的亚冬会精神
国际商务中的中国角色



Cargo handling
Storage
Forwarding
Towage services
„Door-to-door“ service



**KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY
(KLASCO)**

Zauervelno str. 18, LT-92122 Klaipeda, Lithuania
Tel. +370 46 399101
Fax +370 46 399066
www.klasco.lt
info@klasco.lt

KLASCO Representative office in Belarus
4th Zagorodnij pereulok 58-B, office 10, 220073 Minsk, Belarus
Tel./fax +375 17 2524643
minsk@klasco.lt

CONTENTS • 内容

3 Publisher's Word

Under OSCE flag

编者寄语

在欧安组织的旗帜下



4

20 years for independent Kazakhstan
Building the Future Together
哈萨克斯坦独立20年
一同开创未来



25 20 years for Independent Kazakhstan

Kazakh spirit of Asiada
哈萨克斯坦独立20年
哈萨克的亚运会精神

30 Stevedoring

Cargo turnover in the eastern Baltic ports



6

World Economy
China's role in the international business
世界经济
中国在国际商务中的角色



10 Economic forecast

Forsyth-Eurasia-2030
经济预测
福赛斯-欧亚- 2030

32 Viewpoint

Word stronger than seal
观点
说的话比盖的章更有效



14 OSCE-Lithuania

Invitation to a conference *The Baltic Sea – the gate to Eurasia*
欧安组织-立陶宛
邀请参加波罗的海 -- 欧亚门户会议



18 Awards

Windrose 2011
颁奖
2011年风花奖



21 Business practice

Kazakhstan implements transport strategy
商业实践
哈萨克斯坦实施运输政策

38 International events

Economics recovery signs
国际活动
经济复苏的迹象

47 Business practice

Speed. Quality. Skills
商务实例
速度、质量、技能

Integration and competition in the transport sector

Baltic Region and Central & Eastern Europe

1-3 March 2011, Polish Baltic Philharmonic in Gdańsk



All conferences during ONE week:



Free entry to exhibition and discussion panels for all delegates & visitors

To learn more, please visit

www.actiaCONFERENCES.com



Under OSCE flag

A strong, wealthy and powerful ruler of Asian steppe and the small, fragile, sensitive, creative and ambitious Baltic daughter. Such metaphors can be used talking about the two states, joined into the unity of Eurasia: Kazakhstan and Lithuania, who have been recently connected by resilient ties of history.

Kazakhstan – is the first of the former soviet states and the first out of Asian states that chaired the OSCE (Organisation for Security and Cooperation of Europe).

Kazakhstan has self-raised a challenge – after eleven years of break it organised a summit of fifty six OSCE countries in the capital Astana demonstrating to the world a certain re-grouping of political forces and a slight advance of centre of weight towards the East as well as a possibility of new relationships among the states.

OSCE summit received the Presidents of 28 countries, 10 Prime Ministers, 14 Ministers of Foreign Affairs and other delegations of high officers from more than seventy countries, showing the influence and power of Kazakhstan – the state promoting tolerance and rapidly gaining strength.

For the first time during eleven years ESBO summit, blessed by the Pope of Rome, adopted a declaration concerning the security of the community.

The declaration of Astana has expanded the security notion, which, since the foundation of OSCE (1975 m), had covered the security concept of the common house of Europe „from the Atlantics to the Urals”, and which later expanded to the concept „from Vancouver to Vladivostok”. A new community security notion was consolidated in Astana – „from ocean to ocean”, having in mind the formation of a single security environment among the four oceans: from the Atlantic to the Pacific and from the North Arctic to the Indian Ocean.

The President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev strongly believes that the declaration will be a good start for the formation of Euro-Atlantic and Eurasian security structure.

This year Lithuania has overtaken the chairmanship in OSCE from Kazakhstan and is ready to continue the commenced initiative in organising the solution of „frozen” conflicts, inducing economic relationships and energetic safety and supporting democratic initiatives.

One of the priorities in the economic dimension during the Kazakhstan OSCE chairmanship in 2010 was transport. Namely on this topic there was organised a conference „The role of logistics on the way Asia-Europe” in Almaty, with JURA MOPE SEA being one of the organisers, which has started the marathon of events of Kazakhstan chairmanship in OSCE.

A specially appointed, by the chairman of OSCE, representative on Kazakhstan transport matters Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan Vytautas Nauduzas said that during the chairmanship in OSCE Kazakhstan had raised a pole rather high and Lithuania would have to do its best in order to keep the level.

In the opinion of the President of Lithuania Dalia Grybauskaite, Kazakhstan has successfully joined its motivation, resources and interests and in this way managed to stir up the organisation.

She is sure that Lithuania will be able to continue the work started by Kazakhstan. Lithuania is ready to join its intellectual and organisational abilities for maintaining the given level and will not allow the new energy of OSCE activities to die out.

The Government of Lithuania and business structures also support such disposition. When implementing the priorities of economic dimension they are ready to cherish the commenced productive cooperation with Kazakhstan state institutions and business associations on transport policy matters.

With that end on view there is organised an international conference on transport and logistics matters „The Baltic Sea – the gate to Eurasia” and Windrose awards of the International business magazine JURA MOPE SEA in Klaipeda on 15-16 June this year.

The conference will take place under the patronage of Lithuania - the present chairman of OSCE.

Sincerely yours
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine

在欧安组织的旗帜下



有、强大的亚洲草原统治者；细小、脆弱、敏感、充满创意、雄心勃勃的波罗的海女儿。

这样的比喻可以用来描述两个加入欧亚大陆联盟的国家：哈萨克斯坦和立陶宛。他们最近再次被历史弹性的纽带连接到了一起。

哈萨克斯坦是前苏联以及亚洲国家中第一个主持了欧安组织（欧洲安全与合作组织）的国家。

哈萨克斯坦给自己提出了挑战——在相隔了十一年后，它在首都阿斯塔纳举行了56个欧安组织国家的首脑会议，向世界展示某种向东渐渐挺进，重新编组政治力量，以及创建新的国家间关系的可能性。

欧安组织首脑会议上，出席人员有28个国家的总统，10位总理，14位外交部长和其他70多个国家的高级官员代表团，显示了哈萨克斯坦的影响和权力——这个国家促进宽容，并正在迅速获得力量。

在罗马教皇的祝福下，ESBO首脑会议十一年间第一次通过了一项有关的社会治安的宣言。

自欧安组织1975年成立以来，阿斯塔纳声明扩大了其安全的概念，已涵盖了从亚特兰蒂斯到乌拉尔的欧洲共同家园安全观，以及后来将概念从温哥华扩大到海参崴。后来一个新的社区安全的概念在阿斯塔纳合并——“从海洋到海洋”，同时须考虑一个单一的安全环境中的四大洋的形成：从大西洋到太平洋，从北冰洋到印度洋。

哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev强烈认为，宣言将成为在欧洲大西洋和欧亚大陆安全结构形成良好的开端。

今年立陶宛从哈萨克斯坦接任欧安组织主席国，愿继续举办解决冲突“冻结”的活动，引导充满活力而安全的经济关系，倡导民主活动。

2010年哈萨克斯坦担任欧安组织主席国期间，在经济方面的优先事项之一是运输。关于这个话题，杂志《海》作为组织者之一在阿拉木图组织了一次“亚欧物流之路上的角色”会议，此会开启了哈萨克斯坦主持欧安组织会议的“马拉松”。

一位由欧安组织主席特别委任的，立陶宛共和国驻哈萨克斯坦大使馆中负责哈萨克斯坦交通运输事物的代表，Vytautas Nauduzas说，为了尽力保持水平，立陶宛将不得不提出一个相当高的目标。

立陶宛总统Dalia Grybauskaite认为，哈萨克斯坦已把其动机，资源和利益，成功加入该组织，并以这种方式成功地挑起了组织。

她相信，立陶宛将能够跟随哈萨克斯坦，开始继续工作。

当然，很难指望立陶宛能像哈萨克斯坦一样拥有令人印象深刻的财政和人力资源的规模，安排在欧安组织来进行活动，但立陶宛已准备好，发挥其水平的知识和组织能力，以将保持活动水平，不会让欧安组织活动的新动力消失。

立陶宛政府也支持这种企业结构调整。在实施经济优先事项方面，他们已经准备好好珍惜哈萨克斯坦国家机构和商业协会已经展开的富有成效的运输政策合作事宜。

基于此，今年6月15至16日，国际商业杂志《海》将在克莱佩达举办运输和物流方面的国际会议“波罗的海-欧亚门户”，并颁发风花奖。

这次会议将在欧安组织现任主席国立陶宛举办。

你真诚的朋友
杂志出版者
Zita Tallat-Kelpsaite



Twentieth year of Independence

In December 1991, having chosen the strategic goals of sustainability and success, we moved forward, creating new programmes of development for each new stage.

By my Decree, 2011 was declared the year of the 20th anniversary of Independence. The motto of our jubilee is "20 Years of Peace and Creation".

Throughout the years of independence fundamental values of the Kazakhstan Way have been formed: Freedom, Unity, Stability and Prosperity.

We set ourselves ambitious goals, and we achieved them.

I will give only one integrated index of the country's progress. In 1994, Kazakhstan's GDP per capita was slightly above 700 USD. By January 1, 2011, it has reached per more than 12 times and exceeded 9,000 USD. We had planned to reach such a level only by 2015.

The international experience shows that during their first 20 years of independence, no other country was able to achieve such a result.

By 2020, we must achieve the following indices.

Overall GDP growth will be no less than 30 percent. Growth in processing industries will exceed or reach the level of extractive industries. The National Fund assets will comprise no less than 30 percent of the GDP. Domestic and foreign investments in non-raw materials economy sectors will increase by at least 30 percent. The share of small and medium-sized businesses in the GDP will comprise 40 percent. The population will grow to 18 million people. The share of qualified specialists will make 40 percent. The unemployment rate will stay under 5 percent. Labour productivity in agriculture by 2014 will increase twofold, by 2020 – fourfold. An unprecedented project to de-

velop beef husbandry will be implemented in the agricultural sector. Already in 2016, meat exports will comprise 60,000 tons, which is equivalent to exports of four million tons of grain. For this purpose, the state will allocate 130 billion KZT as credits.

Belarus increased by 38 percent. Exports of Kazakhstan's goods to the Customs Union countries increased 52.4 percent. At that, contribution from customs duties to our budget increased by 25 percent. All these facts objectively show that the Customs Union is a very prag-



Building the Future Together

A strong business means a strong state

In three years, our country's rating in the global anticorruption index has improved by 45 points. According to this index, we are at the top positions throughout the CIS. This work will continue without compromise.

In the World Bank report, in 2010 Kazakhstan was recognized as the leader of reforms in the interests of businesses. In the global ranking of countries with the most favourable business climate, Kazakhstan takes the 59th place among 183 countries of the world.

Last year, the Customs Union of Kazakhstan, Russia and Belarus was launched. According to the results of the 10 months of 2010, the volume of trade with Russia and

Belarus increased by 38 percent. Exports of Kazakhstan's goods to the Customs Union countries increased 52.4 percent. At that, contribution from customs duties to our budget increased by 25 percent. All these facts objectively show that the Customs Union is a very prag-

matic and concrete project, which solves the economic problems of our countries.

We have advanced to the maximum extent possible in the creation of a Single Economic Space.

The people is above all

You and I have come across a difficult political collision due to the nation-wide initiative to hold a referendum on extending presidential powers until 2020.

I am sincerely grateful to all the people of Kazakhstan, as well as the initiators of this idea, for putting their signatures in support of the referendum. People's initiative showed unquenchable civil activity of the people of Kazakhstan.

This indicates great potential for development and progress.

The Asian vector of Kazakhstan's foreign policy

Herewith, I declare that in our foreign policy we will ensure stability of our commitments around the world to investors, the business community. Our policy will meet the hopes and expectations of all our partners.

Kazakhstan will remain committed to swift and efficient development of the Customs Union among Russia, Kazakhstan and Belarus.

We will develop our cooperation with the CIS countries.

We propose our European partners to jointly develop and adopt, in a multilateral format, a "Kazakhstan-EU: 2020" Energy Charter. This would ensure the guarantee of stability of energy supplies to the European markets, and the development of pipeline systems.

Kazakhstan will continue efforts on the settlement of conflicts which we began as part of our OSCE chairmanship.

We remain leaders in the sphere of global nuclear security. Kazakhstan proposes the UN to adopt a Universal Declaration of a Nuclear-Weapon Free World.

This year, Kazakhstan will assume the presidency of the Organization of Islamic Conference. We have put forward the initiatives on strengthening the dialogue between the West and the Islamic world.

The presidency in the OIC should strengthen the Asian vector of Kazakhstan's foreign policy.

The 10th anniversary summit of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) will be held in Astana this July. The SCO was created with our active participation, and we must do our best to make it stronger.

All of this will be Kazakhstan's important contribution to regional and global stability.

From the Address of the President of the Republic of Kazakhstan, Nursultan Nazarbayev, to the People of Kazakhstan

Astana, January 28, 2011



一同开创未来

独立二十周年

1991年12月，我们选择了可持续发展和成功作为战略目标，我们向前推进，创造每一个新的发展阶段的新方案。

根据我的法令，2011年是我们宣布独立的第二十周年。我们的周年座右铭是“二十年和平与创造”。

纵观多年来独立的哈萨克斯坦之路，基本价值观已形成：自由，团结，稳定和繁荣。

我们为自己订下远大的目标，我们要实现他们。

我只给一个综合指标来说明这个国家的进步。1994年，哈萨克斯坦的人均国内生产总值仅略高于700美元。2011年1月1日，它已达到12倍以上，并超过9000美元。我们本来计划要到2015年才能达到这样的水平。

国际经验表明，在独立的前20年，没有其他国家能够取得这样的成绩。

到2020年，我们必须达到以下指标。

整体国内生产总值增长将不低于30%以下。加工工业的增长将超过或达到采掘业的水平。全国基金资产包括在国内生产总值将不低于30%。在非原料经济部门中的国内和外国投资将至少增加30%。小型和中小型企业占GDP的比重将增加到40%。人口将增长到一千八百万人。合格专家的比例将达到40%。失业率将保持在低于5%。农业劳动生产率2014年将增加两倍，到2020是四倍。一场史无前例的项目开发将在农业部门实施牛肉畜牧业。到2016年，肉类出口将达到60,000吨，相当于40,000吨粮食出口。为此，国家将拨

出1300亿坚戈（哈萨克斯坦货币单位）的信贷。

强大的商业意味着强大的国家

三年来，我国的反腐败全球排名指数已上升了45个点。根据这一指数，我们在整个独联体中位置已达到最高。这项工作将继续保持，绝不妥协。

在世界银行2010年的报告中，哈萨克斯坦是公认的企业利益改革领导者。在全球最有利商业环境的国家排名中，哈萨克斯坦在全世界183个国家中名列第59位。

去年，哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯结成关税联盟启动。根据2010年10个月的结果，俄罗斯和白俄罗斯的贸易额增长了38%。哈萨克斯坦向海关联盟国家的出口的货物增长52.4%。当时，关税贡献为我们的预算增加了25%。所有这些客观事实表明，海关联盟是一个非常务实和具体项目，解决了我们国家的经济问题。

我们拥有最大程度上的可能，来创造一个先进的单一经济空间。

人民高于一切

你们和我都面临着一个艰难的政治冲突，这个冲突始于举行全民公决，以延长总统权力至2020年的倡议的提出。

我真诚地感谢在公投上签名的哈萨克斯坦所有的人，以及这个提议的发起者。人的主观能动性在哈萨克斯坦人民的活动中难以抑制地表现出来。

这表明发展和进步的巨大潜力。

哈萨克斯坦外交政策的亚洲航向

特此，我宣布，在我们的外交政策中，我们将确保对世界各地投资者承诺的商界稳定。我们的政策将满足所有的希望和我们的合作伙伴的期望。

哈萨克斯坦将继续致力于迅速有效地发展俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯海关联盟。

我们将发展我们同独联体国家的合作。

我们建议我们的欧洲合作伙伴，共同制定并通过在多边格式的“哈萨克斯坦欧盟：2020”能源宪章。这将确保欧洲市场能源供应的稳定，以及管道系统的发展。

作为欧安组织主席国期间，哈萨克斯坦将继续努力解决冲突。

我们仍然是全球核安全领域的领导者。哈萨克斯坦提议联合国通过一个无核武器世界的共同宣言。

今年，哈萨克斯坦将担任伊斯兰会议组织主席。我们已经提出了关于加强西方与伊斯兰世界对话的倡议。

作为伊斯兰会议组织主席，应加强对哈萨克斯坦亚洲外交政策的航向。

上海合作组织（SCO）的10周年首脑会议将于今年七月在阿斯塔纳举行。我们积极参与上海合作组织的创建，我们必须尽我们所能，使之强大。

所有这一切都将是哈萨克斯坦对地区和全球稳定的重要贡献。

哈萨克斯坦共和国总统Nursultan Nazarbayev致哈萨克斯坦人民的讲话
2011年1月28日于阿斯塔纳



China's role in the international business

Over the past 20 years, China's role in the international business environment has changed. Now, China is such an important part of the global business environment that it is essential for businesses small and large to come to terms with incorporating it into their business strategy. Whether this involves understanding the market and how it affects your business model, to getting your feet on the ground and incorporating yourself here, China cannot longer be ignored.

What China offers

China's economy has recorded dramatic growth in the past ten years. With a fourfold increase since 1998, China was the 3rd largest economy af-

ter the US and Japan as of 2009, and is now the 2nd largest in 2010.

Forecasts indicate that China will become the world's largest economy by 2035-40.

Since China joined the World Trade Organization (WTO) in 2001, it has developed a rapidly growing foreign trade surplus. Its export success is mainly based on high competitiveness regarding prices. Over the past years, China has become a workshop of the global economy: An ever growing part of global production of goods of the manufacturing industry is (either completely or in part) produced in China.

However, the prosperity created by this first export-led era of Chinese globalization has started to stimulate the emergence of a growing mid-

dle class who are developing a very healthy appetite for "western" products. This, combined with a weakening dollar and euro, has meant that for the first time in the modern era China imported more than it exported in the first full quarter of 2010.

A new opportunity is therefore emerging for foreign companies to enter the Chinese market, with significant ramifications also for global container trade flows and balances.

Its consumer market has the potential to be larger than that of North America and Western Europe combined. China has grown to become a strong force within the global market. This is largely because of its growing consumerism. There is a need to examine this paradigm shift from a conservative spending power into the

Engage with China

The are three fundamental ways to engage with China, each with their own advatages and disadvantages.

1. Work with a local Chinese agent

Advantages:

- Usually the cheapest option
- Chinese agent may be well connected and find the most suitable products at the best price
- Can find agent with many years experience

Disadvantages:

- Cultural differences – different focus on results (e.g. Chinese cost focus v. Western value/quality focus)
- Language difficulties – difficult to communicate wants and needs. Can be huge issue in relation to product and technical specifications
- Thousands of persons/businesses offering these services – can be difficult to find honest reliable agents
- Many domestic agents do not have import/export registration – another such agent will have to be used

2. Work with a foreign company based/ operating in China

Advantages:

- Qualified foreign staff work together with local Chinese staff – best of both worlds'
- Foreign staff can better understand customer requirements
- Foreign-owned company can obtain import/export registration rights – third party agent not necessary

Disadvantages:

- Fee usually higher than using domestic Chinese agent
- Foreign-owned companies in China often subject to higher administrative duty/controls, meaning problems which arise may take more time/cost to be rectified

3. Dispatch employee(s) to China for on-site operations

Advantages:

- Standard advantages of internal work vs. outsourcing – company staff already fully aware of product requirements, time frames, etc.
- Can be very effective where relationships/contracts already formed with reliable Chinese suppliers and/or agents

Disadvantages:

- Very difficult for foreigner without China-based experience to find suppliers and deal with all issues/steps relating to production, purchase and exporting
- Again, best where suppliers and sourcing structure already set up, so only job of staff member is to oversee the process and report to head office

1 and 2 Combined

Map of China



consumerism spending culture.

China is not only an old nation but a new nation, foreign brand owners need to take this into consideration when conducting their marketing strategies.

Preliminary research at the GIL indicates that in just a few years, China will supersede the United States' overall consumption rates.

It is estimated that in 2015, China will bring to the global arena a total of one hundred and fifty million consumers most of which will be spending close to forty thousand dollars in annual incomes. These staggering figures indicate that China will take centre stage as the world's biggest consumer.

According to the Chinese Government's 12th Five Year Plan, China is transforming itself from the global factory for the production of low-end products to producing high value added products and from an exporting economy to a large consuming market. In order to respond to such a requirement, the GIL has started a new import orientated research project called Deliver China combining the power of logistics, distribution and market research to create a "one-stop" solution for Im-

porters to the Chinese market.

While the Chinese consumers display a strong consideration and loyalty to local brands, they are also as keen in exploring foreign brands if the products are readily accessible within their purchasing channels. Therefore foreign companies entering the Chinese market have to allocate resources into establishing distribution channels which is expensive and risky. Alternatively they can form alliances with local companies to ensure that the products are within close proximity to consumers.

Prognoses for 2011

Between 2007 and 2010, the global economy has suffered from a financially-led recession, during which we saw the world exports and imports dropped dramatically, weakened US Dollar and Euro, increased unemployment and slow/negative growth in GDP infecting almost every corner of the globe. During the same period, China achieved on average 10% year-on-year GDP growth, overtaken Japan became the second biggest global economic power.

According to the General Administration of Customs, in figures released today, the total value of China's import and export, January to November, reached USD 2.6 trillion compared with the same period in 2009; an increase of 36.3 percent. Of this figure, exports grew 33 percent to USD 1.42 trillion with imports up 40.3 percent to USD 1.253 trillion, narrowing China's trade surplus by 3.9 percent.

In terms of quarterly growth, China's economy is likely to be slow out of the gate in the first half year growing more rapidly in as the year progresses, partly due to expectations of an improved global financial environment. However, quarterly variations in growth are unlikely to exceed 1 percent, indicating a relatively stable development environment.

In the coming year, it is predicted that:

- The contribution of consumption to economic growth will expand, but growth will remain slower than government goals.
- Total investment in fixed assets of the whole society is expected to

reach around RMB 35 trillion; increasing 25 percent over 2010, with rapid investment growth.

- Contribution of domestic demand to GDP growth is expected to be 96 percent in 2011; making domestic demand a major driving force of China's economic growth.

- Imports will grow faster than exports, and trade surplus will remain stable over 2010.

- USD 3.5952 trillion in 2011, an increase of 21 percent;

- Total export volume will reach USD 1.8935 trillion, an increase of 20 percent.

- Total import volume will reach USD 1.7017 trillion, an increase of 22 percent.

- China's total import and export to the United States is expected to reach USD 464.4bn in 2011 an increase of 20.5 percent.

- Export volume to the US will reach USD 340bn, an increase of 20 percent.

- Import volume from the US will reach USD 124.5bn, an increase of 21 percent.

- China's total imports and exports to the EU are expected to reach USD 583bn, an increase of 21.5 percent

- Export volume to the EU will be about USD 376.6bn, an increase of 21 percent.

- Import volume from the EU will be about USD 206.4bn, an increase of 22.5 percent.

An Article prepared in accordance with the following sources:

Lee Perkins, CEO of China Intelligence Online (CIO). Lee Perkins, the founder of China Intelligence Online has spent more than a decade in China researching the logistics industry. He has spoken at many international conferences on the subject, and has published hundreds of articles in international publications;

Kieran Ring, CEO of Global Institute of Logistics (GIL), in conjunction with the China Centre for International Economic Exchanges, headed by Mr Wei Jianguo, former Vice Minister for Commerce;

Chinese Academy of Science's Centre for Forecasting Science (CFFS); and Lilian Luca, Chief Operating Officer, BATEMAN BEIJING AXIS, Director, THE BEIJING AXIS



中国在国际商务中的角色

在过去20年中，中国在国际商务环境中的角色已经发生了变化。如今，中国已成为全球商务环境中最重要的一部分，对大大小小的公司而言，将中国纳入业务发展的版图是非常重要的。无论这是否与了解市场，对经营模式有何影响，如何在市场有立足之地并将自身融入有关，中国已不再被大家忽视。

中国能带来什么

在过去十年中，中国经济飞速发展。自1998年以来，经济已经翻了四翻，2009年中国已成为继美国和日本之后的第三大经济体，2010年已上升到第二位。

预测人员分析说，中国将在2035年到2034年之间成为世界上最大的经济体。

中国自2001年加入世界贸易组织(WTO)以后，贸易顺差迅速增加。中国出口的成功主要基于富有竞争力的产品价格。在过去若干年中，中国成为全球经济的加工厂，制造业销往全球的产品，无论是整体产品还是零配件，大部分是在中国生产的。

然而，中国全球化进程中的出口型经济创造的繁荣景象，刺激产生了一批中产阶级人员，他们对西方产品具有良好的品味。由于这些人的出现，美元和欧元同时走势较弱，在2010年第一季度，自现代纪元以来，中国第一次进口超过了出口。

这对试图进入中国市场的外国公司而言无疑是绝好的机会，对全球集装箱贸易流动和余额都具有重要意义。

中国的消费者市场有潜力超过北美和西欧市场总和，中国在全球市场上具有强大影响力。这主要是由于中古哦不断增长的消费至上主义。有必要对这种情况进行分析，将这种保守消费能力转变为消费主义的消费文化。

中国不仅是个古老的国家，同时也是个全新的国度，外国品牌必须认清这一点，并在制定市场战略时考虑到这个因素。

全球物流研究所(GIL)的研究表明，在未来若干年内，中国将超过美国的总体消费水平。

据估计，到2015年，中国将为全球带来总计15亿消费者，其中大部分消费者的年收入约为40000美元。这些令人惊叹的数字表明，中国将成为世界最大的消费者国。

根据中国政府的十二五计划，中国正处于从低端产品的世界工厂向高附加值产品工厂，从出口经济向大型消费市场转型的时期。为了与该计划相呼应，GIL启动了一项新的进口型研究项目，称为开拓中国市场，同时结合物流，配送和市场研究，为旨在市场出口的商家创造一站式解决方案。具体项目的细节将在三月份天津举行的TOC亚洲会展上公开。

中国消费者对本土品牌有深刻的理解和很高的忠诚度，但是如果进口品牌购买方便的话，他们也同样乐意购买。这样一来，外国公司进入中国市场，必须在本地建立销售渠道，花费很大，风险也很大。或者，他们可以与本土公司组建合资企业，以此确保所销售的产品接近消费者预期。

对2011年的预测

2007年到2010年，全球经济



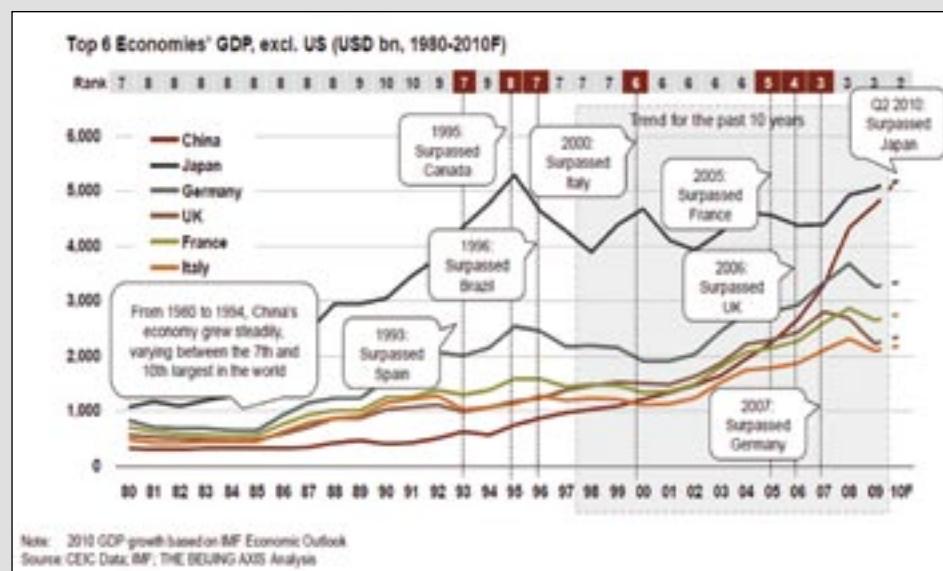
济遭受了由金融业开始的衰退。在这段时间内，我们看到世界出口和进口都大幅减少，美元和欧元贬值，失业率上升，几乎每个国家的国民生产总值(GDP)都增长缓慢甚至减少。与此同时，中国仍保持GDP10%的年增长率，取代日本成为世界第二大经济体。

根据海关总署今天发布的数据，2010年1月到11月中国进出口总额已达到2.6万亿，与2009年同期相比增长了36.3%。根据这个数字，出口增长了33%，达到1.42万亿美元。进口增长了40.3%，达到1.253万亿美元，如此中国贸易顺差减少到3.9%。

就季度增长而言，中国经济上半年增长放缓，而下半年增长加快，部分原因是由于全球金融环境改善的预期。但是，季度增长差距不超过1%，表明总体仍然处于稳步增长的态势。

对于2011年，我们估计：

- 消费对经济增长的贡献会继续增加，但是涨幅会小于政府制定的目标。
- 整个社会固定资产投资预计将达到35万亿元人民币，与2010年相比增长25%，投资增长迅速。
- 2011年国内需求对GDP增长的贡献估计约为96%，使得国内需求成为推动中国经济增长的主要力量。
- 进口增长将快于出口，贸易顺差比2010年相比比较稳定。
 - 2011年美元3.5952万亿元，增长了21%
 - 出口总额达到1.8935万亿美元，增长20%。
 - 进口总额达到1.7017万亿美元，增长22%。
 - 2011年，中国对美国的进口和出口总额预计达到4644亿美元，增长20.5%。
 - 对美国的出口将达到3400亿美元，增长20%。
 - 从美国的进口将达到1245亿美元，增长21%。
 - 中国向欧盟的进出



口总额预计将达到5830亿美元，增长21.5%。

- 对欧盟的出口将达到3766亿美元，增长21%。
- 从欧盟的进口将达到2064亿美元，增长22.5%。 ■

本文引用于以下：

李军先生是China Intelligence Online公司的创始人。过去十年间，李军先生致力于中国物流业的研究分析。他曾在多个国际会议上就物流业发表演讲，并在各类国际出版物中发

表了数百篇相关报道。Chinese Academy of Science's Centre for Forecasting Science (CFFS)香港中非通投资贸易服务有限公司北京代表处，运营总监，Lilian Luca

在中国的本土化战略 有三种方法可以在中国实现本土化，每种方法都有优点和缺点。

1.与中国本地代理合作

优点：

- 通常费用最为低廉
- 中国代理较容易沟通，并在最好价格找到最合适的产品
- 可以找到多年工作经验的代理商

缺点：

- 文化差异——对结果不同的侧重点(比如：中国人侧重成本，而西方侧重价值/品质)
- 语言沟通障碍——讨论需求时候比较困难。涉及产品和技术细节时更加明显。
- 提供类似服务的人员或公司太多，寻找诚实可靠的代理比较困难
- 很多国内代理没有进出口注册，但却必须使用

2.与总部在国外，但在中国运营的公司合作

优点：

- 符合条件的外国工作人员与本地优秀员工一起工作，强强联合
- 外国员工可以更好的了解顾客需求
- 外资公司可以获得进出口注册权，第三方代理就不是必须了

缺点：

- 费用比雇佣本地中国代理要高
- 中国的外资公司常受到更高行政管辖制约，增长了运营的时间和成本

3.派遣雇员去中国本地进行工作

优点：

- 内部工作和外部采购员工都已熟悉残品要求，时间框架等。
- 当与可信赖的中国的供应商或代理合作或签订合同时，十分高效。

缺点：

- 对在中国没有运营基础经验的外资公司而言，找供应商并讨论与产品有关的细节或步骤，采购和出口都很困难
- 同样，如果供应商和采购基础已经打好，效果会很好。如此一来，员工的唯一工作是监督流程，并向总部汇报。



Forsyth*- Eurasia- 2030



Valery Gulbas
Counselor of the
Administration of the
President of the Republic of
Kazakhstan on economic
issues

Paradigm of globalization

Global economy, which endured financial downturn in 2007 – 2009, further defines the development trends and prospects of the manufacturers and consumers of local markets.

Orientation to the economic development rates of intensively progressing states in Southeast Asia, EU, Russia and states of Central Asia with mineral resources and geopolitical role in Eurasia most likely will be one of numerous factors and aspects of this paradigm.

Numerous analytical conclusions and statistical reports of UN structural divisions were taken as a basis of a long-term perspective of economic forecast.

A conclusion can be drawn that world economy trends are changing the correlation in favor of Asia, CIS and Western Europe.

In the light of the global economic growth these regions demonstrate decrease of income inequality with stable course of demographic growth.

Further development of these proce-

sses have ever increasing interrelation with world's industrial regions and markets of raw materials consumption and industrial commodity with high added value.

The world should reform many innovative institutes on statistics and development, taking into account regional and national features in order to keep balance between developed states and developing countries, which prefer saving sovereign independence and choosing own unique way of development.

Asian accent in the world's economy

The world's economical centers are shifting from Europe and America to initial historical regions of global economy in the East, Central Asia and China. After a long period of stagnation and decline, which started in 18th century, Asian states return to dominating roles in the world's trade, manufacture and consumption. A competing period in commodity and financial markets of Eurasia has begun.

The concept of the "Eurasian Forsyth - 2030" project I structured considering convergence in geopolitics, science, advanced technologies and globalization of information. The given scenario plan is based on economic trends, plausible events of the modern world and consists of extremely crucial viewpoints on development of transportation in Eurasia, designated in basic trends (sea and overland).

Preconditions of the social-economic development scenario of Eurasia

1. Increasing and prevailing growth of human resources.
2. Flexible adaptation to advancing

world technologies and stable growth of regional economies.

3. Growth of income volumes and consumption level of material goods.
4. Presence of core mineral resources and development of modern capacities and technologies on effective processing methods.

5. Increasing penetration of transnational corporations into the economy of Asian region and influence of global currencies on national economies.

6. Building the world economy as an open bank, share, investment, research and production infrastructure of global business.

Within various scenarios of the future, according to UN Department on economic and social issues, by 2050 the world's population will reach 8.9 billion. In 2050 predicted population of Asian region will reach 5,231.5 million against predicted 691.1 million population of Europe.

If we consider the trend of primary movements in the world's investments, more than half of global inflow of Direct Foreign Investments (DFI), goes to developing countries with transition economy. In Asian countries with growing modernization of the industry, DFI covers more industrial and high technology sectors of economy. Taking into account this tendency, I presume that the DFI growth will be in direct dependence on the population growth of Asian states. The history repeats the cycle, about which A.G.Frank wrote in his book "Asia goes full cycle – with China as the middle state".

Europe hasn't at all "built the world around itself". On the contrary it has joined the world economy that was dominated by Asia. Europeans have long tried to achieve Asian level of development, and later "sat on the shoulder" of the Asian economy. Therefore

such European historical figures as Leibniz, Voltaire, Kvesni and Adam Smith considered Asia as the world center of economy and civilization.

It's important to take into account the tendency of investments that are highlighted in the UNCTAD "World Investment Report 2010". In 1990 the global volume of foreign investments made \$175,893 million (80 countries). The share of investments into developing countries was about \$46,603 million. In 2008 global investments reached \$1,776,660 million (106 countries). The share of investments into developing countries reached \$455,006 million. In 2009 global FDI flows were \$1,114 billion: 20.9% went to countries of South, East and Southeast Asia and 6.3% to the states of South-Eastern Europe and CIS. Biggest chunk of FDI went to China, taking the second place in the global countries list after the United States. In general, during a short historical period Asian economy opened to the international investments gradually entering the global financial and industrial structure. At the moment new poles of a political, economic and demographic paradigm of the world are taking shape.

The world is ruled by innovative ideas

The world's economy is oriented towards international integration into investment resources, commerce, global information flows and knowledge. These factors will serve as preconditions to create multilateral structures based on a merger of national economies into universal system of interdependence. Formation and development of the world's industrial market with orientation to a global information network – Internet – has pushed horizons of ideas and technologies transferred by multinational corporations. Researches of Taton and Kortum "Trade in ideas: patenting and productivity in the OECD" published in the Journal of International Economics have shown that apart from leading world economic powers countries of the Organizations of Economic Cooperation and Development (OECD) have reached more than 90% of productivity growth by developments and technologies which previously was perceived by the majority of the world members' community as a fantasy and impossible dreams. Nowadays, megaprojects unite global structures of national and continental

social, trading, industrial, transport and financial networks.

According to the global scenario, by 2030 parity conditions will come in to the world's trade and with that the imaginations of naive idealists who believe in a utopia will be subverted.

Economist John Maynard Keynes was right when he suggested that "power of influential business circles is too exaggerated in comparison with the gradual approach of ideas. Both correct and incorrect ideas are stronger than we think. They actually rule the world".

Consumption syndrome

Throughout long history of mankind states used maps defined by politicians to establish political and economic borders. The near future will be emphasized as an epoch when economic borders will be washed away due to global cooperation in industry and trade.

It is a time to set regional balance of power. States with a small and vulnerable economy have to put maximum effort to overcome their economic downturn through elimination of social barriers with participation of an active part of population to avoid economic isolation.

Current state of the world's economy and the success of a consumption syndrome, promoted by global information networks, intensively form stimulus for selfish consumption in the increasing part of developing countries population in Asian-Pacific region, China, India and Southeast Asia. It will lead to a considerable growth of production and consumption volumes in this intensively developing region.

In the future these factors will determine the growth of international transportation and the intensity between economic poles of Eurasian continent where masses of highly technological products from Asian region will flow towards Europe.

Intensive increase of the Eurasian population will bring prospective problems in the global ecology conditions, decreasing the non-renewable natural resources, transforming structures of consumption, leading to problems related with changes in structure and volumes of international transportation. Existing types of transports (sea, air, land) depend on hydrocarbon resources (oil and gas). Lack of these resources will gradually increase and lead

to its deficiency.

Competent international agency cited following results: by 2020 GDP of China will exceed economic figures of Western countries except USA. Indian GDP in 2020 will surpass the GDP of European countries.

Dynamic growth of China's economy, India and such transit countries as Russia and Kazakhstan will obviously change the picture of the whole economy in Eurasia and in the world.

As a result of these transformations regional economic equality will be formed in Eurasia which will change existing transit corridors. New alternative transit land routes from Southeast Asia to European part of Eurasia will be built.

Birth of new international financial and economic centers

In the world of intensively growing information streams, sovereign and global technologies will allow the world's economy to achieve 80% growth by 2030 comparing to 2000. Thus increasing consumption incomes of one person will grow by 50%. It is necessary to consider that not all states will get advantage from globalization. Growth of economy and authority of countries will depend on their prompt investment in global integration through access to global technologies in industry, trade and transport.

Preconditions for emergence of new financial and economic centers will be formed by 2030. For example, such countries like Fiji of the Pacific region can emerge as new "Singapores" with a strong possibility to become large global logistical, financial and information centers.

The given preconditions will serve as a detonator to rationalization and revision in international trade structure, and development of existing international transport corridors, creation of alternative routes with an accent on global transport components.

I presume that future transportation projects will be built under the motto "Transit without boundaries" taking into account the development of technological outsourcing, integration into world economy, national and multinational corporations, and keeping interests of geopolitics, continental and world migration and cargo flows.

You could say with the full confidence that width of a railway gauge

in the European part of Eurasia will change its historical standard of appropriate width for horse vehicles of the Ancient world to a unitized format, combining railways of coast ports of the Pacific Ocean with ports of the Atlantic.

The notable effect from such unification of railways will be indicative against modern climate changes caused by the geo-sphere processes. Local climate change on the basis of anthropogenic factors, probably, will raise frequency and aggression of anticyclones in oceans of South East Asia affecting the intensity of sea transportation. Creating a number of free economy zones and dry ports in states with no seas will ease container transportation through the borders of China, Kazakhstan, Russia and European Community.

Modern trend on the development of existing transport communications and new projects on high speed railways in Kazakhstan, Russia and China can serve as a pre-image of technological breakthrough for the creation of the united Eurasian railway structure with effective logistical control. The development of united continental logistical structure will be focused on the interconnected world, increasing information flows, sovereign and global technologies.

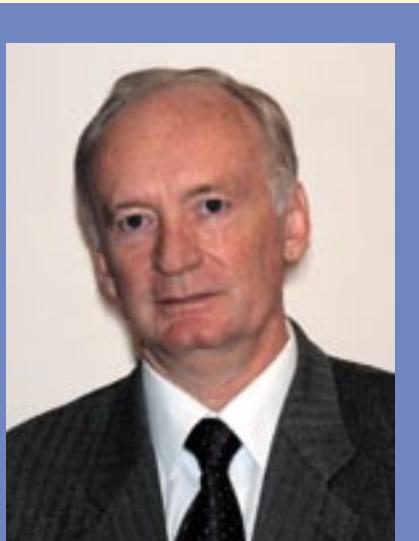
Considering the growth of economy of Asian states, the majority of multinational companies will be oriented to this part of the world with its global finance and trading networks and logistical companies.

Acceleration of political, economic and social processes forces states and their leaders to search for their own identity in the current and future global community.

* Term "Forsyth" was applied in the early 90s. The concept of "planning" here is a strategy, at displaced accent from the rational approach to evolution. Improved data qualitatively different from one-time research networks are used in providing with information of core groups responsible for decision making. Fully functioning Forsyth gives a chance to all participants to share resources of knowledge, strategic reference points and perspective forecasts, considering set of originating trends and probable events. It is an attempt to predict future, to support dialogue in a society and to foresee possible variations of development of events based on organized data.



福赛斯-欧亚- 2030



Valery Gulbas
哈萨克斯坦共和国政府经济问题
的总统参赞员

全球化范例

在经历2007- 2009年经济下滑后，全球经济在本地市场生产者和消费者的发展趋势和前景进一步确定。

在拥有矿产资源且拥有欧亚地缘政治作用的东南亚，欧盟，俄罗斯和中亚各国，经济高速度发展的趋势导向是这种范例形成的众多因素和方面之一。

许多分析结论和联合国结构统计司基础数据报告都已做出，以作为对经济长远发展的预测。

由世界经济发展趋势的青睐正在向亚洲；从独联体和西欧改变，可以得出此相关结论。

随着全球经济增长，这些地区的人口收入在稳定增长的状态下，正在降低收入的不平等性。

这些过程的进一步发展，不断加强世界各工业区，原材料的消耗市场和高附加值的工业商品的相互关系。

考虑到区域和民族特色，全世界应该改革和发展许多创新的统计机构，以保持发达国家和发展中国家之间的平衡，让这些国家可以保存自己的主权独立，选择独特的发展方式。

世界经济中的亚洲声音

世界经济中心正在从欧美向东亚，

中亚和中国这些全球经济初步发展的地区转移。经过一段长期的停滞和衰退，在18世纪，亚洲国家恢复在世界贸易，生产和消费方面的主导地位。欧亚大陆大宗商品和金融市场的竞争时期已经开始。

我组建的“欧亚福赛斯 - 2030”项目概念整合了地缘政治结构，科学，先进的技术和信息全球化。给定的方案计划基于经济发展趋势和现代世界极为重要的事件，包含了欧亚大陆交通发展极为重要的观点，是根据海洋和陆地的基本发展趋势设定的。

欧亚社会经济发展前景的先决条件

1. 提高和普及人力资源的增长。
2. 灵活适应以促进世界技术和区域经济稳定增长。
3. 收入的增长量和物质产品的消费水平。
4. 核心矿产资源状况以及现代加工方法和有效技术的发展。
5. 加大跨国公司对亚洲地区的渗透，在国民经济上影响全球货币。
6. 建设成为一个拥有开放银行，股票，投资，研究和生产全球商业基础设施的世界经济。

根据联合国经济和社会问题署的调查，在未来各种情况下，2050年的8,9亿世界人口将。2050年预计亚洲地区的人口将达到5,231,500,000，预测欧洲的人口达到691,100,000。

如果我们考虑到世界投资趋势的主要动向，一半以上的外商直接投资(DFI) 将通过全球流动进入发展中国家的经济转型中。在亚洲国家，随着现代化工业的增长，外商直接投资覆盖更多的工业和高经济技术部门。考虑到这一趋势，我相信是DFI的增长将直接依赖于亚洲国家的人口增长。历史周而复始，对此AGFrank在他的书中写道：“亚洲以中国为中间状态，如此的循环”。

欧洲并没有“建成起自己周围的世界”。相反它已经加入了由亚洲主导的世界经济。欧洲人一直试图实现亚洲的发展水平，然后再“坐在亚洲经济的肩膀上”。因此等欧洲历史人物，如莱布尼茨，伏尔泰，柯维思尼和亚当斯密都认为亚洲是世界的文化与经济中心。

考虑到投资的趋势十分重要，在贸发会议“世界投资报告2010”突出强调了这一点。1990年，全球80个国家

的外国投资额是175,893,000,000美元。进入发展中国家的投资份额约为46,603,000,000美元。2008年全球投资达1,776,660,000,000美元（106个国家）。在流入发展中国家的投资份额达到455,006,000,000美元。2009年全球外国直接投资流量为1,114,000,000,000美元：20.9%流入南亚，东亚和东南亚国家；6.3%流入东南欧和独联体国家。外国直接投资最大的一块去了中国，在国家排名上仅次于美国，名列第二位。总的来说，亚洲经济在很短的历史时期内逐渐开放，迎接国际投资，逐渐融入全球金融和产业结构。目前的世界政治，经济和人口模式正在形成新的极点。

世界由创新理念统治

世界经济是的发展导向走向了投资资源，商业，全球信息流动和知识的国际一体化整合。这些因素将作为先决条件，创造一个多边结构的，各国经济相互依存的普遍制度。世界产业市场的发展与形成的方向是全球信息网络 - 互联网 - 已经推进了思想视野，推广了跨国公司转让技术。Taton和Kortum的研究“思想贸易”指出：专利和经合组织生产力的问题。他们在国际经济学杂志上发表文章，显示除了世界主要经济大国的经济合作与发展组织国家(OECD)已达到了90%多的生产力发展，在以前这是世界各地的成员的一个梦想，社会上大多数人认为技术不可能发展到这样的水平。而如今，大型项目团结了国家和大陆的社会，贸易，工业，运输和金融网络的全局结构。

根据该方案，到2030年全球平均条件会融入世界贸易，天真的理想主义者的想像的乌托邦将被颠覆。

经济学家约翰·梅纳德·凯恩斯是对的，他提出：“与循序渐进的想法相比，具有影响力的商界权力是过于夸张的。正确和不正确的思想都比我们想象的更强大。他们实际上统治世界。”

消费综合症

纵观人类历史悠久的国家，政治家使用地图的建立政治和经济边界。由于不久的将来将强调工业和贸易的全球合作，经济边界会被冲毁。

这是一个建立地区力量平衡的时段。有一个小而脆弱的经济国家要投入



最大的努力积极参与社会经济中，消除障碍，克服经济衰退以避免遭到经济孤立。

在全球信息网络促进下，当前世界经济的状况和消费综合症，深入刺激了私人消费的增长，这主要出现在亚太地区，中国，印度和东南亚这些发展中国家。这将导致生产和消费量集中在这一地区的发展增长。

这些因素将决定未来欧亚大陆之间的国际运输有所增长；大量的高科技产品会从亚洲的经济极点流向欧洲的经济极点。

欧亚密集的人口增长将带来潜在的全球性生态环境问题，减少不可再生的自然资源，改变消费结构，导致与结构的变化和国际运输量相关的问题。现有的运输（海运，空运，陆运）类型取决于油气资源（石油和天然气）。这些资源缺乏的情况将逐步增加，并最终导致其不足。

主管国际机构列举以下结果：2020年中国国内生产总值将超过西方国家，除了美国经济数据。印度在2020年国内生产总值将超过欧洲国家的国内生产总值。

中国，印度和俄罗斯和哈萨克斯坦等国家的变动增长的经济将明显改变欧亚大陆和整个世界的经济情况。

由于这些变化，欧亚大陆将形成区域经济平等，这将改变现有的运输走廊。从东南亚到欧亚大陆的新替代过境陆路的欧洲部分将建成。

诞生新的国际金融和经济中心

在世界日益增长的信息流中，与2000年相比，到2030年主权和全球技术将使世界经济实现80%增长。从而一个人的消费收入将增长50%。并非所有国家都将从全球化得到的好处，这是需要考虑的。经济的增长和国家的权力将取决于他们的在全球经济一体化过程中，在工业，贸易和运输的全球技术的支持下促进投资。

到2030年，出现新金融和经济中心的先决条件将形成。举例来说，像太平洋地区国家，诸如斐济，非常可能出现成为全球大后勤，金融和信息中心的新“新加坡”。

给定的前提条件将作为一个引子，规范和调整全球国际贸易结构，发展现有国际运输走廊，用带有国家特色的国际传输元素创作发展替代路线。

我估计未来的交通运输项目将在“过境无国界”的口号下建设，建设中会考虑到技术外包的发展，世界经济的进入，国内和跨国公司，地缘政治利益维持，大陆，世界移民和货流。

你可以充满信心地说，连同太平洋沿岸港口和大西洋港口的铁路，在欧亚大陆欧洲部分的铁路轨距宽度，古时候是以一辆马车的宽度单位作为衡量单位，现在已改变了其历史标准。

这样效果显着的铁路统一会影响现

代气候的地理范围，造成指标变化。当地气候在人为因素的基础上变化，很可能增大在东南亚海上运输强度的海洋反气旋频率和进攻。在国内大量建立自由经济区和无水陆港将不能纾缓中国，哈萨克斯坦，俄罗斯和欧盟的边界集装箱运输。

现代通信和运输和现有的哈萨克斯坦，俄罗斯和中国的高速铁路新项目的发展趋势可以作为预图像技术，突破联合国与欧亚铁路有效的后勤管理体制创新。美国大陆后勤体制的发展将集中在相互关联的世界，越来越多的信息流，主权和全球技术。

考虑到亚洲国家经济的增长，大部分跨国公司将带着全球金融和贸易网络以及后勤公司，面对世界的这一部分增长。

政治，经济和社会进程力量的加速迫使国家和他们的领导人寻找他们目前和未来在全球社区中自己的身份。

* “福赛斯”这个词应用于90年代早期。“策划”的概念在这里是一种策略，在一个研究网络上改进数据质量，按不同的时间负责为核心决策小组提供信息。“福赛斯”给出了一个机会，使所有参与运作者都有共享的资源知识、参考点和战略的角度预测。考虑到原本趋势及可能的事件发展，基于有组织数据，它尝试预测未来，支持社会对话，预见事态的可能变化。



Invitation to a conference *The Baltic Sea – the gate to Eurasia*

In 2011 Lithuania started its chairmanship of OSCE (Organisation for Security and Cooperation in Europe) – the biggest regional security organisation uniting 56 states of Europe, North America and Asia, undertaking the leadership from Kazakhstan. Kazakhstan and Lithuania agreed to follow the strategy that during the chairmanship of both countries in OSCE the priority development directions would be transport and transit expansibility.

Ideas and goals of the conference

How did Kazakhstan manage to execute this strategy? What experience and further guidelines might Kazakhstan transfer to Lithuania? How can safe transportation of cargo be guaranteed in the Baltic Sea and East-West and West-East directions and the reliability of logistics chain? How could the backgrounds for partnership and cooperation between Asia and Europe be strengthened?

These and other questions will be discussed in spring this year in Klaipeda (Lithuania) at the international conference *The Baltic Sea – the gate to Eurasia*.

The idea of the conference is the synergy of business, science and art of Europe and Asia as an opportunity for the integration of ideas, innovations and modern technologies in Europe and Asia, starting a new stage of economic and geo-political relationships after financial crisis.

The goal of it is to induce more active economical, scientific, social and cultural cooperation between Europe and Asia, the integration of business, science and high technologies in Eurasia, recognition and cherishing of art, culture and traditions in order to achieve the harmony and cooperation between nations and people.

Baltic maritime innovations forum 2009

In May 2009 in Klaipeda (Lithuania) there was organised exhibition and conference *Baltic maritime innovations forum: innovations in ma-*

ritime business and science and Win-drose awards of the international business magazine JURA MOPE SEA. The event was dedicated to European Maritime Day.

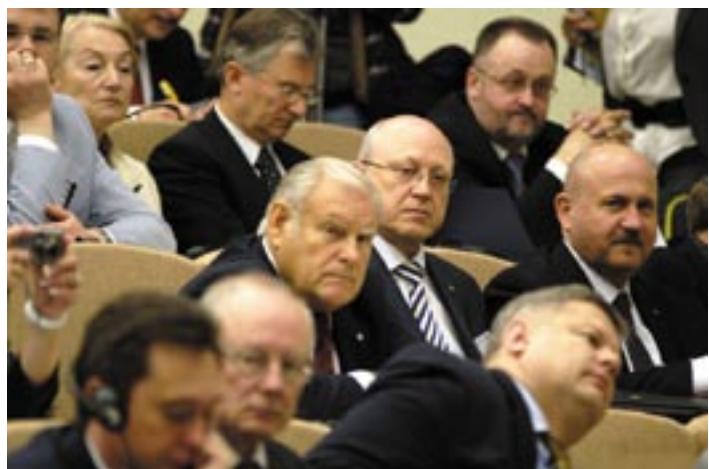
In May 20, 2008 a tripartite declaration concerning European Maritime Day was signed by the leaders of the main EU institutions – the Chairman of the Parliament, the Chairman of EC and the Chairman of EU Council. The 20th of May was declared as the European Maritime Day. The coast-line length of EU, which is surrounded by the Atlantic and the Arctic Oceans, the Mediterranean, Baltic, North and Black Seas, is almost 101 thousand kilometres. 22 EU countries are coastal or island states. The oceans and seas create more than 5 million jobs for Europeans. Melting of glaciers, pollution and immoderate dissipation of fish resources is of the greatest threat to the coasts of EU. European Parliament approved the proposal last year to create integrated maritime policy that might ensure the sustainability of European oceans and seas and modern and environmentally friendly ships sailed in European waters.

These questions found response at the conference in May.

The event was organised by Lithuanian science, studies and business association *The Baltic Valley*, international business magazine JURA MOPE SEA, Klaipeda University and Klaipeda Science and Technologies Park.

It was endorsed by the Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Transport and Communications, Ministry of Education and Science and the Ministry of Agriculture of Lithuania.





Role of logistics on the way Asia-Europe - 2010

In January 29, 2010 in Almaty (Kazakhstan) the international conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* was organised by the international business magazine JURA MOPE SEA together with the awards *Windrose*.

It was one of the first events that successfully started the chairmanship of Kazakhstan of OSCE. This was how Azat Bekturov, the Vice-Minister of Transport and Communications of Kazakhstan characterised this event in Vienna (Austria) where the 18th OSCE Economics and Environment Protection Forum took place in February 1-2.

The concept of the event perfectly suited to Kazakhstan state pro-

gramme *Road to Europe*, which was commenced in 2009 and the implementation of it will be finished in 2011, and the strategy of the development of Kazakhstan transport corridors.

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

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

The conference was supported by the Ministries of Foreign Affairs and Transport and Communications of Lithuania and Kazakhstan.

The Baltic Sea – the gate to Eurasia – 2011

This year conference *The Baltic Sea – the gate to Eurasia* is going to continue the traditions of the previous events.

In the two-day event these activities will take place:

First day:

1. Business and art synergy exhibition of Lithuania and Kazakhstan.
2. Conference *The Baltic Sea – the gate to Eurasia* (plenary session and work in sections).
3. Grand ceremony of *Windrose* awards of international business magazine JURA MOPE SEA.

Second day:

1. Outgoing sessions to the port and companies.
2. Closing session – summarising of work in sections.
3. Taking the resolution.
4. Signing mutual contracts.

Third day:

Cultural programme is possible according to interests.

Conference language:

English, Russian (synchronic interpretation).



邀请参加波罗的海 -- 欧亚门户会议

立 陶宛于2011年开始担任欧洲安全与合作组织（简称欧安组织）轮值主席国。欧安组织是由欧洲、北美洲和亚洲共56个国家组成的世界上最大的地域安全组织。此前，立陶宛和另一成员国哈萨克斯坦曾达成共识，两个国家在欧安组织担任轮值主席国期间，经济优先发展的方向是交通运输和境外扩大投资促进经贸合作。

这次会议的思路和目标是：

哈萨克斯坦是如何执行这一战略的管理？有什么经验，进一步准则可能从哈萨克斯坦转移到立陶宛？如何才能保证货物在波罗的海从东向西的方向，以及从西向东的方向，能够实现安全运输？如何确保物流链的可靠性？

上述以及和其他问题将在今年春天，召开于克莱佩达（立陶宛）的国际会议波罗的海 - 对欧亚的门户上进行讨论。

通过本次会议，协调欧洲和亚洲的商务、科学和文化艺术，将欧亚的思想和科技融为一体，开创金融危机后经济和地缘政治关系的新阶段。

其目标是吸引欧洲与亚洲之间在经济、科学、社会和文化方面的更为积极的合作。欧亚大陆的商业、科学和高科技的整合，重拾对艺术、文化和传统的珍爱，实现国家和人民之间的和谐与合作。

波罗的海海事创新论坛--2009

2009年5月，展览和会议--波罗的海海事创新论坛在立陶宛的克莱佩达举办，进行了海运业务和科学的创新以及国际商业杂志《海》的颁奖典礼。这次



活动是致力于为欧洲航海日做出贡献。

早在2008年5月20日，欧洲航海日欧盟各机构的主要领导人，包括议会主席，教统会主席及欧盟理事会主席签署了一份三方声明，宣布5月20日为欧洲航海日。欧盟由大西洋、北冰洋、地中海、波罗的海、北海和黑海环绕，海岸线长度几乎达到了十万零一千公里。22个欧盟国家或为沿海国家，或为岛屿国家。海洋为欧洲人创造的就业机会超过500万。冰川融化、环境污染和鱼类资源的无节制捕捞是对欧盟海岸的最大威胁。去年欧洲议会批准提案，制定海上综合保障政策，以确保欧洲海洋经济的可持续发展，确保现代环保船舶在欧洲水域航行。

这次活动由立陶宛的科学的研究协会和商业协会组织，包括波罗的海流域协会，国际商业杂志《海》，克莱佩达大学以及克莱佩达科学技术园。

立陶宛外交部，交通运输部，科教部以及农业部已对此次大会进行批注。

发展交通运输和亚欧物流之路上的角色-- 2010

2010年1月29日，亚欧物流之路上的角色活动暨风花颁奖仪式，由国际商业杂志《海》在哈萨克斯坦的阿拉木图举办。“这是最早成功地标志哈萨克斯坦开始欧安组织第一任主席国的事件之一”，哈萨克斯坦



波罗的海 - 欧亚门户 - 2011

今年会议的波罗的海 - 欧亚门户会议将延续往届传统。

在为期两天的会议中，将举行下列活动：

第一天：

- 1、立陶宛和哈萨克斯坦商业和艺术协同展览
- 2、波罗的海 - 欧亚门户会议(全体出席会议, 分组讨论)
- 3、国际商业杂志《海》风花奖项颁奖盛典

第二天：

- 1、港口和公司的互动环节
- 2、会议闭幕 - 分组总结工作
- 3、表决
- 4、双方签订合同

第三天：

根据兴趣，可组织文化活动

会议语言：

英语、俄语(同传)

交通部副部长Azat Bekturov，在2月1日至2日于奥地利维也纳举行的第18届欧安组织经济与环境保护论坛上，这样定义本次亚欧物流之路上的角色活动。

本次活动的宗旨非常符合哈萨克斯坦“通往欧洲之路”的国家规划方案。此方案于2009年提案，将于2011年实施完成。成为哈萨克斯坦运输走廊的发展战略。物流会议是欧亚国家在商务、科学和政治方面发表建设性对话的重要平台。

此次阿拉木图会议的组织者为：国际商业杂志《海》，立陶宛哈萨克斯坦物流集团TL NIKA公司。

这次会议得到了立陶宛和哈萨克斯坦外交部、交通部的大力支持。



Windrose 2011

The international *Windrose* awards were introduced by the international business magazine JURA MOPE SEA in 2009. The awards are dedicated to innovations, ecologic business development, implementation of renewable energy sources, creation of integrated maritime policy in Europe and Asia, strengthening of economic and international cooperation and implementation of scientific achievements in business. The wind rose, pointing to the four directions of the world, always accompanied the Silk Road, Tea, Spice, Sugar, Amber and Diamond roads' caravans and ships. Today these roads are called as transport corridors connecting the world continents. According to the four corners of the world or four big arrows of the wind rose, four nominations are assigned for the Windrose awards.

2009, Klaipeda (Lithuania)

Windrose awards for the first time were hosted during the Baltic Maritime Innovations Forum – international conference that took place in Klaipeda in 2009.

The award for the category „Strengthening of maritime image of the state“ went to the „Millennium odyssey“ project of Lithuanian yachtsmen's club Ambersail.

„The development of innovations

in maritime business“ award went to the „Ship Windlift 1“ project of Western Shipyard (Lithuania) and the company BARD Engineering (Germany), for construction of wind power stations at sea.

„Scientific achievements in exploring the Baltic Sea and seaside“ award went to the common project „Power“ of Lithuanian, Polish and Russian scientists.

„Training of maritime mentality“ awards went to the project „Preparation of seafarers in Lithuania“ by

Lithuanian higher seafarers school.

2010, Almaty (Kazakhstan)

Last year Windrose overstepped the borders of Lithuania. The international awards ceremony was hosted in Kazakhstan at the conference „Role of logistics on the way Europe – Asia“ that took place in Almaty in January 29. Windrose awards were handed for the merits in logistics and input into the strengthening of cooperation among the countries.

The Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan Abelgazi Kusainov received the „For the input into international cooperation“ award.

„The most innovative and successful logistics Project in East-West direction“ award was handed to the international transport union of automobiles (IRU) for the project „New Eurasian autotransport initiative“ (NELTI).

„For the input into strengthening international cooperation of Kazakhstan and Lithuania“ award went to the head of Kazakhstan and Lithuania group of companies TL NIKA Group Vytautas Varasimavicius.

Director of Kazakhstan national



forwarders' association Ilja Segal received the „For the input into the popularisation of logistics science“ award.

Nomination

Business associations, confederations, Chambers of trade, industry and crafts, educational institutions, EU maritime institutions and other organisations may propose the nominees.

Nominations must be submitted via e-mail editor@jura.lt or online.

More about the nomination process, partnership and sponsoring conditions we shall announce in the websites of the magazine JURA MOPE SEA, Klaipeda University, Baltic Valley Association and the conference:

www.jura.lt; www.ku.lt
www.balticvalley.lt
www.logisticseurasia.com

This year proposed nominations



„For the input into the strengthening of political and economical cooperation between EU and Asia“.



„For the input into strengthening and promoting the OSCE (Organisation for Security and Cooperation in Europe) activities“.



„For successfully implemented transport or logistics project and the most efficient investment programme in the development of international Eurasian transport corridor“.



„For scientific achievements, improving the activities of maritime, transport and logistics sectors“.

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



2011年风花奖



际风花奖奖项
评选由国际商业杂志《海》

在2009年发起。
该奖项致力于欧洲和亚洲的创新、生态环境发展、可再生能源的实施及海上综合政策，加强经济和国际合作，实现科技成果在商业上应用。

风花意在指着世界四个方向，始终伴随着丝绸之路、茶叶、香料、糖、琥珀、钻石道路、大篷车和船只。今天，这些道路称为运输走廊连接全球五大洲。

根据世界的四个角落或风花的四大箭头，风花奖提出四个提名。

宛Ambersail游艇俱乐部的“千年奥德赛”的项目。

航海业务创新奖项授予立陶宛西船厂和德国巴德工程公司的“船舶风起1”项目，此项目是在海上建设风力发电站。

探索波罗的海和海边的科学成就奖颁发给了立陶宛，波兰及俄罗斯科学家的共同项目“动力”。

海洋思维训练奖颁发给了立陶宛高级海员学校的“准备在立陶宛做海员”项目。



2010年，阿拉木图(哈萨克斯坦)

哈萨克斯坦国家货代协会主任 Ilya Segal荣获“促进物流科学流行”奖。

提名

企业协会，联合会，贸易，工业和手工艺，教育机构，商会，欧盟海事机构和其他组织可以提出候选人。

提名必须是在网上通过电子邮件 info@jura.lt 提交。关于提名过程，伙伴关系和赞助条件，我们会公布在杂志《海》，克莱佩达大学，波罗的海流域协会和此次会议的网站上：

www.jura.lt; www.ku.lt;
www.balticvalley.lt.
www.logisticseurasia.com

2009年，克莱佩达(立陶宛)

首次风花奖始于波罗的海航海创新论坛 -2009年在克莱佩达举行的国际会议。

加强国家航海形象类奖项授予立陶

在东西路线上最有创新、最成功物流工程奖颁发给了国际运输联盟的“新欧亚汽车运输倡议”(NELTI)项目。

促进哈萨克斯坦和立陶宛加强国际合作奖颁发给了哈萨克斯坦和立陶宛的 TL NIKA公司集团的 Vytautas Varasimavičius.

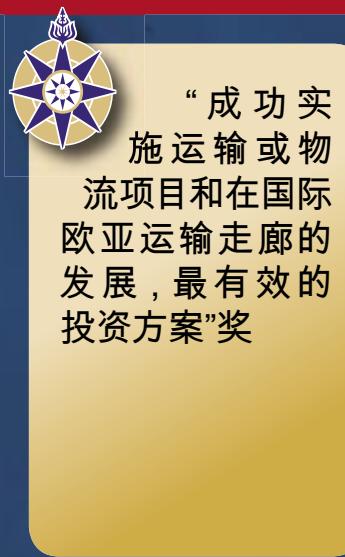
今年拟提名



“促进欧盟和亚洲之间政治和经济的合作”奖



“加强和促进欧安组织(在欧洲安全与合作组织)活动”奖



“成功实施运输或物流项目和在国际欧亚运输走廊的发展，最有效的投资方案”奖



“产生科技成果，提高海上运输及物流业的活动”奖

在颁奖盛典上，获奖者将获得由立陶宛制造的原版奖品，以及荣誉证书。

The Baltic Sea – the gate to Eurasia

June 15 – 16, 2011,
Klaipeda, Lithuania

International conference
The Baltic Sea – the gate to Eurasia and the Windrose 2011
awards of the International business magazine
JŪRA MOPE SEA



波罗的海——欧亚门户

2011年6月15号至16日，
立陶宛克莱佩达

国际会议波罗的海——
欧亚门户及国际商业杂
志《海》2011年风花奖

Organizers

主办单位



International business magazine JŪRA MOPE SEA
国际商业杂志《海》



Klaipeda University
克莱佩达大学



Honorary Consul of Kazakhstan in Klaipeda
名誉领事哈萨克斯坦和立陶宛



Lithuanian and Kazakhstan logistics company TL NIKA Group
立陶宛和哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”



Association of science, studies and
business of Lithuania Baltijos slėnis
立陶宛“Baltijos slėnis”科学、
研究和商务协会



Logistics company VPA Logistics
VPA物流公司



Ministry of Foreign Affairs of
the republic of Lithuania
立陶宛共和国外交部



Embassy of Kazakhstan in Lithuania
哈萨克斯坦驻立陶宛大使馆



Ministry of Transport and Communications
of the Republic of Lithuania
立陶宛共和国交通运输部

The event is supported by:

这次活动的支持单位有：



Kazakhstan implements transport strategy

The participants of the round table discussions, that took place during the international exhibition *Transit-TransKazakhstan* in Almaty earlier this year, paid a lot of attention to AO Kaztransservice President's Askar Sagyndykov report. Sagyndykov is sharing his views on the state of Eurasian transport corridors and perspectives of transit with the readers of the JURA MOPE SEA.



- Mr. Sagyndykov, how would you assess the state and competitiveness of existing Eurasian transport corridors?

- Kazakhstan is in a rather favourable geographical location, being situated between two dynamically developing global business activities centres – Europe and Asia, and it is in an indisputable competitive advantage. One of the key chains of the development of Kazakhstan economics becomes the improvement of country's transport system and implementation of its powerful transit potential. When we speak about transit potential in Eurasia, first of all we have in mind three cargo-generating Asian centres – China, South Korea and India, and export from them to EU countries is characterised by stable growth.

Kazakhstan takes part in Eurasian transit in three directions: Europe – Russia – China, Europe – China via Iran, Turkey and the Caucasus and also Russia – Central Asia.

Four international transport corridors pass and are formed on the basis of existing transport infrastructure of the Kazakhstan Republic. Including:

- North corridor of TransAsian railway mainline (TARM): West Europe-China, Korean peninsula and Japan via Russia and Kazakhstan (in the area Dostyk-Aktogai-Sajak-Mointy-Astana-Petropavlovsk(Presnogorskaja).

- South corridor of TransAsian railway mainline (TARM): South-East Europe-China and South-East Asia via Turkey, Iran, Central Asian countries and Kazakhstan (in the area Dostyk-Aktogai-Almaty-Su-Arys- Saryagash).

- TRACECA: East Europe – Central Asia via the Black Sea, the Caucasus and the Caspian Sea (in the area Dostyk -Almaty-Aktau).

- North-South: North Europe – the Persian bay countries via Russia and Iran, with participation of Kazakhstan in the areas of seaport Aktau – the Urals region of Russia and Aktau-Atyrau.

Besides these directions and participating in the formation of the main transcontinental routes, it is important to point out the Central corridor TransAsian railway mainline (TARM), that is of great importance for the regional transit transports in the direction Saru-

gas-Arys-Kandagac-Ozinki.

The corridors allow to significantly decrease the distance in the direction East-West and cargo delivery time.

Transfer of Uzbekistan and Turkmenistan cargo flows that previously used to be transported by northern routes via the Baltic States and Far East ports, and to southern directions by Iranian ports of Bender-Abbas and Caba-khor are competitive to Kazakhstan routes. Within the framework of Transport strategy of the Republic of Kazakhstan up to 2015, a project implementation of the railway line Uzen-State border with Turkmenistan construction has started, which will be extended via the territory of Turkmenistan and Iran and attract additional volumes of transit cargo to the corridor North-South. Besides that, construction of following new railway lines also has been commenced: Mangylak-Bautino, Jeralievo-Kuryk, Beineu-Zeskazgan. New branches will allow using international transport corridor TRACECA more efficiently, giving additional volumes at border-crossing Dostyk-Alasankou.

On concession the construction of

one more railway border crossing between Kazakhstan and China has been commenced. Kazakhstan side has already started the construction of a new line Korgas-Zetygen.

- According to the data published in the Russian press concerning Urumci (West China) management of China railway lines, the cargo transportation volume via international railway border-crossing Alasankou (China) – Dostyk (Kazakhstan) has increased from 162 thousand tons in 1991 to 15.5 million tons in 2009. What is the reliability of the given figure? What was the cargo transportation volume via this border-crossing in 2010? What is the prognosis for 2011?

- International railway border-crossing Dostyk-Alasankou, situated on the state borders of Kazakhstan and China, is an economically significant object in transit-transport potential of Kazakhstan and it ensures cargo transportation by railways in the direction Europe – Asia along the territory of the Republic of Kazakhstan, having formed an additional transcontinental route connecting the countries of Asia – Pacific Ocean region, Near East, East



and West Europe. The throughput of the station is more than 25 million tons of cargo per year. The volume of railway transportations at the Dostyk-Alasankou border-crossing is increasing each year. If in 1991 it made only 160 thousand tons of cargo, in 2009 it broke all the records and made more than 15.5 million tons. In 2010 this index was 15,166 million tons and in 2011 following the preliminary calculations, the cargo flows should reach 16.5 million tons.

- The container throughput via the Suez Canal reaches approximately 11 million TEU annually, which is about 220 million tons per year. Each year cargo turnover increases by 40 million tons. What is the volume of containerised cargo that passes via international border crossing of Kazakhstan-China at the present?

Container transportations are also executed via Dostyk station and they make 70% of the total volume of container transportations in the Republic of Kazakhstan.

The volumes of container transportations via Dostyk are increasing each year, in the period from 2003 (16 thousand TEU) to 2010 (229,104 TEU) the volume of container transportations increased almost 15 times.

Such drastic growth in the volumes requires taking additional measures for the improvement of exploitation, technical equipping and infrastructure development. During the last years the improvement of technological processes and exten-

sion of railway lines as well as the constructions of new ones are taking place. The taken measures allowed to improve carrying capacity in the bottlenecks and enabled to increase the number of trains up to 12 pairs per day.

One of the key factors in increasing and speeding up the station throughput is the formation of container trains that was started in 2001. During the last years the number of container trains formed by AO Kaztransservice was 900 units, in 2011 it is planned to increase the figure to 1200 units.

AO Kaztransservice in 2010 formed 1,126 container trains, 74% of them passed the international border crossing Dostyk-Alasankou.

- What are the main activity directions of AO Kaztransservice in 2011?

- In order to attract additional volumes of container transportations and also to develop transit potential in the country, AO Kaztransservice has prepared an action plan for 2011-2012, where main attention is paid to the modernisation and renewal of wagon and container parks, implementation of transportation of perishable cargo in reefer-containers, creation of joint China-Kazakhstan company with the headquarters in Urumci, the aim of which will be the formation of cargo flows and rendering container shuttle service on international transport corridors, expansion of transport service centres using „one-window“ principle and the improvement of tariffs policy. ■

哈萨克斯坦实施运输政策

今年早些时候于阿拉木图举行的国际展览“过境——中转哈萨克斯坦”圆桌会议上，与会者很关注AO Kaztransservice总统Askar Sagyndykov的报告。

下面，Sagyndykov将与《海》的读者分享他关于欧亚运输走廊和中转运输的观点和看法。

- 你如何评估欧亚运输走廊现有的状态和竞争力？

- 哈萨克斯坦处于一个相当有利的地理位置，位于欧洲和亚洲——两个正在蓬勃发展的全球商业活动中心，这是一个不争的竞争优势。哈萨克斯坦经济发展的关键链条之一是改进国家运输系统，挖掘其强大的过境潜力。当我们谈到在欧亚大陆的过境潜力时，首先我们考虑三个货运衍生的亚洲中心--中国、韩国

和印度，经济稳定增长是它们出口到欧盟国家的特点。

哈萨克斯坦从三条路线参与欧亚运输：欧洲 - 俄罗斯 - 中国线路；欧洲 - 中国（之间要通过伊朗、土耳其和高加索地区）线路；以及俄罗斯 - 中亚线路。

四个国际运输走廊在现有的哈萨克斯坦共和国运输基础设施的基础上形成。其中包括：

1. 北亚洲运输铁路干线走廊 (ТАЖМ)：由西欧到中国和朝鲜半岛，途经俄罗斯和哈萨克斯坦（日本在该地区Dostyk-Aktogai-Sajak-Mointy-Astana-Petropavlovsk (Presnogorskaja)）。

2. 南亚洲运输铁路干线走廊 (ТАЖМ)：由东南欧到中国，途经土耳其，伊朗，中亚国家和哈萨克斯坦东南亚（在Dostyk-Aktogai-Almaty-Su-Arys-Saryagash地区）。

3. TRACECA (TPACECA)：由东欧到中亚，途经黑海，高加索和里海（在Dostyk-Almaty-Aktau地区）。

4. 南北：北欧经俄罗斯和伊朗的波斯海湾国家，在阿克套海港地区有哈萨克斯坦参与 - 俄罗斯和阿克套阿特劳的乌拉尔地区。

除了这些路线和主要洲际航线的形成，特别需要指出的是，中央亚洲运输铁路干线走廊 (ТАЖМ)，也对路线Sarvagash - Arys - Kandagac - Ozinki的区域过境运输具有重要意义。

走廊显著缩短了东西方的距离以及交货时间。

乌兹别克斯坦和土库曼斯坦的货物，要运往北方航线，以前使用的是通过波罗的海国家和远东港口的方法；运往南方航线，要通过伊朗的本德尔、阿巴斯港口，并且卡巴 - 霍尔伊朗对哈萨克斯坦有竞争。根据哈萨克斯坦到2015年对乌兹别克斯坦实施的交通运输铁路线工程战略的框架 - 国家与土库曼斯坦的边境建设已经开始，将通过扩大到土库曼斯坦和伊朗的领土，吸引更多的过境货物量到北 - 南走廊。除此之外，下列新铁路线也已开工建设：Mangylak



- Bautino, Jeralievo - Kuryk, Beineu - Zeskazgan。新分支将允许更有效地使用国际运输走廊TRACECA，以使得Dostyk至Alasankou区域增加过境运量。

在特许之下，更多的中国和哈萨克斯坦之间的铁路过境通道的建设已经开始。哈萨克斯坦方面已经开始了Korgas - Zetygen的新线建设。

- 据俄罗斯媒体对乌鲁木齐（位于中国西部）铁路管理相关数据的公布，通过国际铁路过境阿拉山口（中国） - Dostyk（哈萨克斯坦）的货物运输量由1991年的16.20万吨增加至2009年的1550万吨。这些给定的数字可靠吗？2010年货物跨境运输量是多少？2011年预计又是什么数量？

- 国际铁路过境Dostyk - Alasankou，位于哈萨克斯坦和中国国家边界，是对于哈萨克斯坦具有重要经济意义的过境运输潜力项目。其铁路货物运输路线是沿哈萨克斯坦共和国领土的欧亚地区，已形成一个额外的洲际航线连接亚洲国家和中东，东西太平洋地区

的欧洲。该站货物吞吐量每年超过25万吨。在Dostyk - Alasankou边境铁路过境运输是逐年增加的。1991年只有160万吨货物，在2009年它打破了所有纪录，超过1550万吨。到2010年这一指数是1516.6万吨，2011年经初步测算，货物流量将达到1650万吨。

- 通过苏伊士运河的集装箱吞吐量每年约达110万TEU，约为每年2.2亿吨，每年增加4000万吨。目前在中国，通过国际哈萨克斯坦边境运输的集装箱货物量如何？

- 集装箱运输也通过Dostyk执行站，他们完成在哈萨克斯坦共和国集装箱运输总量的70%。

通过Dostyk的集装箱运输量逐年增加，从2003年的1.6万标准箱增加至2010年的22,9104标准箱，集装箱运输量增加了近15倍。

这种数量急剧的增长要求改进技术装备和基础设施的建设。在过去几年中，技术工艺的改进，延伸的铁路线，以及新的线路都正在建设之中。所采取的措施可以突破运输能力的瓶颈，使列车增加到每天12对。

加快车站货物吞吐量的关键因素之一，是在2001年开始开设集装箱班列。在过去几年中所形成的AOKaztransservice集装箱列车数为900个单位，2011年计划将这个数字提高到1200个单位。

成立于2010年AOKaztransservice 1,126集装箱列车，这些列车中的74%通过国际边界过境Dostyk - Alasankou。

- 什么是AOKaztransservice在2011年的主要活动方向？

- 为了吸引更多的集装箱运输量，并在该国发展过境潜力，AOKaztransservice编制了2011-2012年行动方案。其中主要留意的是实现现代化以及车皮和集装箱园的重建，实施用冷藏集装箱运输易腐货物计划。联合中国和哈萨克斯坦建立运输公司，总部设在乌鲁木齐。其目的是形成货流，并且为国际集装箱运输走廊提供班车服务。采用总部“一个窗口”的原则扩展运输服务中心，改进关税政策。 ■



oltis group



Euro-Asian Rail Freight Business

23-25 March 2011
Prague, Czech Republic
Clarion Congress Hotel****-



Prague 2011
International
Rail Freight
Conference

Conference, Exhibition & Award



Conference Sessions

- General and legislative environment for the freight transport
- Technological components for intermodal transport
- Controlling and information technologies
- Business on rail

Speakers



Special Events

- Gala Dinner with show and the Award Ceremony
- Czech Dinner in „U Fleků“, the most famous Brewery & Restaurant in Prague
- A trip by a nostalgic train with a steam engine Prague - Karlštejn Castle - Prague
- Signature of Memorandum of Understanding on Railway Transport Cooperation

IRFC 2011
Award
€ 5000



Media Partners

The RZD-PARTNER INTERNATIONAL W 世界轨道交通

EURAIL mag RM INQUA

DOPRAVNÍ NOVINY /Logistic News/

JÚRA-MOPE-SEA transpotu TPHCNOTP

Sponsors



- Zhao Zhang (CFTA)
- European Commission
- Ministry of Railways China
- Erik Evtimov (CIT)
- Gustav Kafka (OTIF)
- Ivan Petrov (FIATA)
- Werner Bach (DB Schenker)
- Wojciech Balczun (PKP Cargo)
- W. Schulze-Freyberg (POLZUG)
- Ivan Liptuga (PLASKE)
- Thomas Kargl (FELB)
- Alberto Grisone (HUPAC)
- Julian Morizet (ERS Railways)
- Jürgen Rogner (TETS)
- Howard Lamb (TSES)
- Bogdan Ciobanu (Unicomb Transit)





Kazakh spirit of Asiada

When the country having the population of more than 16 million becomes a leading sports country in the continent where there live about three billion people, -it is a great success. Even a confident victory of the combined team of Kazakhstan in Winter Asian Games of 2011, that won 32 gold medals – one third of the total number of gold medals of the Games, in reality gave the start for the celebration of 20 years of Independence of Kazakhstan.

Valeriy Zandauletov,
Academician of Kazakhstan
Academy of Journalism

The victory of Kazakh people in the significant sports forum – is a clear proof of the competitiveness of the new generation of the country, evidence of high national spirit, unity of multinational people, sequent and clear course of leaders of a young and sovereign state towards the well-being of its citizens. Behind any significant sports victory there always are serious achievements of the country in economics. And the considered state policy as well as significant systemic investments.

In the opinion of a lot of foreign experts the achievements of the country, confident march of Kazakhstan in international scene is connected with the name of the head of the state – Nursultan Nazarbayev. He possesses high intuition and brilliant sense of place and time; he often plays against ruling trend of political market. It was then, when the country refused the fourth powerful nuclear arsenal and it got in return the guarantees of the world Club of nuclear states and coming of foreign investors to the country.



Nursultan Nazarbayev in spite of difficult economic conditions and murmur of associates suddenly moves the capital from Almaty to Astana, having at once solved several problems – development of central and northern regions, surplus of labour resources in the South of the country and the problem of regional separatism.

He behaved in the same way during the world crisis: when all developed countries cut down the salaries of the workers as well as social programs, he declared about the accelerated industrial-innovative



development in post-crisis period. And in 2010 the country had the 7 percent growth of GDP!

The president seemed to have given the unsolvable task – to organize a summit of OSCE in Astana after 11 years. Successful chairmanship of Kazakhstan in OSCE in 2010, transfer of chairmanship to Lithuania this year and this forum brought recognition to Kazakhstan as an influential country on the global level.

And at last, when the president of Kazakhstan took a decision on the organization of continental games and construction of sports constructions of the global level in Astana and Almaty, there were doubts about that: crisis, frozen deposits in banks – what else? And again the country found itself above its circumstances – financial problems were solved, the confidence of depositors in the banks was restored, and the republic erected the most modern Olympic quality sports objects.

In this way, the success in sports strengthened the political achievements of Kazakhstan. Asiada reached the highest organizational level. The head of Internation-

al Olympic Committee Zak Rogge, who visited Kazakhstan for the first time, spoke about the serious chance of the republic to organize the Olympic Games in 2022.

– I started my acquaintance with Kazakhstan beginning with Astana where I saw a lot of new sports structures that were of first-class infrastructure. I was struck with Almaty as well, – said the head of IOC in the interview to „Kazakhstan-skaya pravda“. – All the objects are in conformity with the most modern requirements. I met the representative of sports committee of the republic, the goal of which is – the development of sports in the republic and its perspective – organization of the Olympic Games in 2022.

Z. Rogge stressed that Kazakhstan got good resources and possibilities for the organization of any competitions, good geographical location, experienced coaches and good sportsmen.

The combined team of Kazakhstan, the main body of which made of those who went to sports sections of an Independent Kazakhstan, brought a real fame to the country. Such persons as 18 year old Zenia Levkin, having won against the Olympic Champion from Japan on the ski-jump was born in the new times.

And namely this circumstance gives the greatest joy: present achievements in sports – are the first perceptible results of state policy in this field. Having reached ponderable results in economics, there appeared possibilities to invest significant funds into the development of sports and physical training. The head of Kazakhstan in his Addresses to the people has noted the special role of sports in the formation of healthy way of life, stressing that ➤



Mark Millar 马克



Speaker, Master of Ceremonies (MC) Moderator, Conference Chairman

Clients have engaged **Mark Millar** as Speaker, MC (emcee, Master of Ceremonies), Moderator, Trainer, Conference Chairman or Speaker - at more than 200 functions in 17 countries – including Hong Kong, Singapore, China, Macau, Vietnam, Kazakhstan, Dubai, India, Philippines, Malaysia, Thailand, South Korea, England, USA and Australia

Mark has successfully completed assignments for leading organizations such as TNT, Oracle, IQPC, WBR, Terrapinn, Transport Events Management, Redgoodss, Toll Global Logistics, British Chamber, ModusLink, PD Ports, Sun Microsystems, Transport Intelligence, Supply Chain Asia, International Study Programs, MIG Group, Beacon Events, Verizon, RW Solutions, Journal of Commerce USA, RR Donnelley, GS1 Hong Kong, American Chamber, China Supply Chain Council, CFLP Beijing, Vietnam Supply Chain Community, Informa Group, LCMS Singapore, Jura Mope Sea, Shipping China, Trade Times Mumbai, CSCMP, Australian Chamber, Asia Retail Congress, JFPS, PISM, Marcus Evans, HKLA

Testimonials:

"Out of the 200 senior executive speakers that we have at our international events each year, Mark Millar is undoubtedly one of the best we have worked with - his unique and innovative style truly engages the audience"

"I really appreciate your help in chairing the event. You are one of the best Chairperson I have ever had"

"Thanks for the excellent job on hosting the conference in HCMC"

"Mark's energetic presentation style, combined with excellent content, provided engaging and informative insights into the latest developments in the complex topic of global supply chain management"

"I thoroughly enjoyed Mark Millar's presentation on Global Supply Chain Mega Trends - Mark is clearly an expert speaker and obviously knows his stuff - it was factual, interesting and definitely held my attention"

"Mark is an outstanding and professional Conference Chairman - he really has the talent. His humorous style and great passion impressed everyone on the site"

"I am truly pleased to have Mark Millar moderate one of the panel sessions. He is exceptionally eloquent and his moderating and interpersonal skills are excellent"

"Mark Millar did an excellent job to create a vibrant and interactive environment for discussion and communication"

"Mark is one of the most accomplished and professional conference moderators I know, with an energy and enthusiasm that genuinely engages the audience in the debate"

"Your presentation on the Global Supply Chain Mega Trends was precise, insightful and thought-provoking"

"Mark is one of the most respected speakers in logistics in Asia"

"Mark's presentation was the highlight of the conference. Mark continues to stand out as a respected specialist in contemporary APAC Supply Chain knowledge development and dissemination"

"Thank you for your superb anchoring during the session. Appreciated very much your overall management"

"A very big Thank You for your excellent contribution to our Launch Party as our celebrity MC"

"If I were an events' organizer, Mark could walk straight into my Dream Team of speakers and chairpersons"

"You are a great Moderator; you were able to engage everybody in the panel, as if I was watching a talk show on TV"

"With Mark at the helm of any session, it is sure to be an engaging one"

"I enjoyed very much your performances as moderator in both Shanghai and Ho Chi Minh City, a function that requires keen professional knowledge and highly polished communication skills - you are a Champion in all these things"

CN +86 136 3217 3885

mark@markmillar.com

HK +852 9468 5295



哈萨克的亚 冬会精神

Valeriy
Zandauletov,
哈萨克斯坦新闻学院院士

一个超过1600万人口的国家，在约30亿人居住的大地上成为一个运动方面的领先国家，这是一个伟大的成功。在2011年冬季亚运会上，哈萨克斯坦联合队夺得32枚金牌，取得了亚运会金牌总数的三分之一，名副其实地开启了哈萨克斯坦独立20周年的庆典。

在重大体育赛事上的成功，是哈萨克斯坦新一代人竞争力的有力证明，是极富民族精神，多民族人民团结的证明。国家领导人沿着清晰的道路，建立一个年轻、独立、为人民带来福祉的国度任何重大活动胜利的背后总是有国家经济的巨大成就。考虑国家政策，也要考虑重大的系统性投资。

大量的外国专家认为，哈萨克斯坦有信心走到国际舞台上并取得成就，与国家元首——纳扎尔巴耶夫密切相关。他具有较高的直觉，对地点和时间有着敏锐的判断。他经常逆政治局面趋势而动。就在这个国家拒绝了建设第四强大的核武器军工厂的时候，作为回报，他获得了世界核武器国家俱乐部的保证和外国投资者的来到。

尽管经济条件困难，同伴的怨言使首都突然从阿拉木图移到阿斯塔纳，一下子解决了几个问题，- 中部和北部地区的发展，在该国南部的剩余劳动力资源和区域分裂主义问题。

他在世界经济危机中以同样的方式 ➤



only healthy young people are able to create a successful nation.

The fact that this policy is reasonable can be proved by the fact that if earlier the sportsmen of Kazakhstan used to go to the other countries to compete for other country looking for better living conditions, lately, the opposite tendency can be observed. And a lot of those who came back to Kazakhstan have really reached real achievements.

For example, our national heroine Jelena Khrustaliova, who added to her Olympic Silver of Vancouver two more "golds" of Asiada. Or a lot of women-hockey-players of the team of Kazakhstan – former Russians, the champions of Asiada! One of the brightest manifestations of high national spirit there became the great will of the girls in hockey with puck against the team of Japan. The whole country celebrated this success. There was a splendid and decisive match with Chinese women, after which the friendly team sang the anthem in the Kazakh language.

The spirit of victory for a sportsman – is the main notion. As they say „This person is the winner who has strongly decided to win“. The seventh Asiada gave the ponderable reason for the republic to apply to itself and possibilities with respect.

In total Kazakhstan team won 70 medals: 32 gold, 21 silver and 17 bronze medals. The previous record was broken – 29 gold medals were won by Japan in 1986 during the first Asian Games in Sapporo. The combined team of Japan won 54 medals (13 gold, 24 silver and 17 bronze ones). The third country – South Korea – won 38 medals (13, 12, 13).

We will give the names of some of the heroes of Asiada. Aleksei Poltoranin – four-times Champion of Asiada in skiing. His wife Olia became the Champion of the Games in biathlon. Olga Novikova and Mikhail Sorokin won four „golds“ each in orientation skiing.

A brilliant forwarder and simply a beauty Zarina Tukhtijeva! Namely she like a lightening rushed along the ice the score being 1:2 in favour of the rivals, and our team was playing being in minority and switched a red light behind the gates. And who knew earlier the best forwarder of the tournament in bandy Rauh Isaliev? This list can be continued.

It is a well-known fact that nothing more unites people in peace

than victories in big sports. That's why the TV translations of Asiada, the victories of Kazakh sportsmen raised a great rise up in patriotism and attention to sports in Kazakhstan. The majority of the winners confessed after the Asiada: "The greatest happiness you feel when you are standing on pedestal of honour and look how the flag of your country is being risen and you hear the anthem of the country pressing your hand to your heart but not then when you get a medal of the Olympic Games or Asiada. And tears come to your eyes when you think that millions of the people of your country together with you are proud with this victory".

But the victory – is only a short moment of happiness with endless number of everyday sports. The victory – is the years of training hours, pain, traumas and thousands of kilometres of run cast in gold.

It is pleasant to note that continuing the support of our sportsmen Kazakhstan fans have never allowed for themselves a single incorrect attack in the address of their rivals.

Applauses were heard not only for the best sportsmen but also for those who did not manage to be among the first.

Traditional correct behaviour of Kazakh fans – is a real reflection of tolerance of the people.

All the splendid sports objects of the global level will be dedicated to sportsmen and children.

And maybe in 2022 Kazakhstan will again astonish the world in the success in the Olympic Games in Almaty and Astana.

The reader may say that 11 years is a short period of time in order to reach the global level in the main kinds of sports. But who could predict 10 years ago that Kazakhstan might increase its GDP by 8 times? That instead of a small city of Celinograd there might appear a beauty of Astana – the capital of Kazakhstan and there in December 2010 might come the heads of 55 states of OSCE, the greatest world politicians and the republic might organize the Asian Games in such a high level?

Now they are the events that have already taken place. And in order to become a recognized sports country there are all the prerequisites for Kazakhstan: strong economics, stable political system, healthy traditions, unity of people and proper base for the development of sports.



的表现：当所有发达国家削减工人工资以及社会项目时，他宣布加快危机后工业创新的发展。2010年该国国内生产总值增长了7%！

总统似乎完成了无法完成的任务。- 11年后在阿斯塔纳举办欧安组织首脑会议。哈萨克斯坦在2010年担任主席国成功主持欧安组织，今年转让这个论坛给立陶宛。这次会议证实了哈萨克斯坦在全球范围内的影响力。

最后，当哈萨克斯坦总统参加了大陆游戏，决定在阿斯塔纳和阿拉木图兴建世界一流的体育建筑，对此有人疑惑：危机，冻结银行存款， - 还有什么？这个国家再次发现可以掌控自己的情况， - 金融问题得到解决，在银行储户的信心得到恢复，共和国建起了最现代化的奥林匹克运动场所。

就这样，运动会的圆满成功加强了哈萨克斯坦的政治成就。Asiada达到最高组织水平。首次访问哈萨克斯坦的国际奥委会主席罗格扎克，认真谈到共和国举办2022年奥运会的机会。

- “我是从阿斯塔纳开始了解哈萨克斯坦的，在那里我看到了很多新的运动基础设施建筑，都是一流水平。在阿拉木图我同样感到震惊”国际奥委会负责人在接受“Kazakhstanskaya真理报”采访时说。- 所有的建筑都是最符合现代要求的。我会见了共和国的体育委员会的代表，是为了了解共和国体育与发展前景，

- 以便2022年奥运会的组织。罗格扎克强调，哈萨克斯坦有组织任何比赛的资源与条件：良好的地理位置，经验丰富的教练和优秀的运动员。

哈萨克斯坦联合队，是为独立了的哈萨克斯坦参加体育赛事的主力，真正为这个国家带来了荣誉。这些人当中，如新诞生的18岁奥运冠军Zenia Levkin，赢得了日本的滑雪跳跃比赛。这样的体育成就情况，给人最大的喜悦：这是第一次感觉到国家在这一领域政策的结果。在经济取得了可估量的成绩，就有可能将大量基金投入到运动和体能训练中。哈萨克斯坦首领在他给人民的声明中指出，体育运动对形成健康的生活方式有



特殊作用，强调只有健康的年轻人才可以创造一个成功的国家。事实上，这种政策是合理的，以下改变可以证明：如果是早些时候，哈萨克斯坦运动员经常去其他国家比赛，以寻找更好的生活条件，最近，相反的趋势出现了。并且在回到哈萨克斯坦的人中，很多人的确取得了真正的成就。

例如，我们的民族女英雄Jelena Khrustaliova，她在温哥华取得奥运银牌之后，又再夺两枚亚冬会“金牌”，哈萨克斯坦 - 前苏联女子曲棍球队很多球员，Asiada的冠军！高贵的民族精神的最光明的表现形式之一，曲棍球的姑娘们与日本队比赛时表现出的坚强意志。举国上下都庆祝这一成功。与中国女子队有一场精彩而有决定性的比赛，之后，友好的团队用哈萨克语唱起了国歌。运动员的胜利精神是主要的概念。正如他们所说：“强烈决定自己要赢的人是赢家”。第七届Asiada给了充分的理由让共和国来证实自己，赢得尊重。

哈萨克斯坦队获得总共70枚奖牌：32金，21银和17枚铜牌。此前的纪录被

打破， - 1986年日本在第一届札幌亚洲运动会上荣获29枚金牌。日本队夺得54枚奖牌合并（13金，24银和17铜）。第三名的国家是韩国， - 赢得38枚奖牌（13, 12, 13）。

我们将列出一些Asiada上的英雄的名字。Aleksei Poltoranin - Asiada四届滑雪冠军。他的妻子Olia成为冬季两项奥运会冠军。Olga Novikova和Mikhail Sorokin赢得了滑雪方面的四项“金牌”。辉煌的前进者，美丽的Zarina Tukhtijeva！也就是说，她像一道闪电划过冰面，以1:2战胜对手。我们队是少数民族在大门后面开红灯。还有谁知道早些时候这项比赛中更出色的Raun Isaliev吗？这个排名可以保持。

众所周知没有什么比在大型体育赛事的取得胜利更能团结人心的了。这就是为什么亚运会电视翻译说，哈萨克斯坦运动员的胜利将伟大的爱国主义提升到新的高度，引起了人们对哈萨克斯坦的体育运动的重视。大部分的获奖者在Asiada后承认：“最大的幸福，是当你站在领奖台上，注视着祖国的国旗正怎样升起，你听到了国歌传入你的心，你得到奥运会或亚运会奖牌。眼泪涌上你的眼睛，当你认为你的国家的数以百万计的人与你一起体验这场胜利的骄傲。

仅仅一瞬的短暂幸福背后是日常无数的体育训练。胜利来源于数年的训练、疼痛、创伤及数千公里跑动来塑造成金。

我们很高兴地注意到，哈萨克斯坦球迷继续支持自己的运动员，从来没有允许任何对对手球队不良攻击的事件发生。

听到掌声不仅送给是最好的运动员，也送给没取得第一名的运动员。

传统纠正哈萨克球迷的行为， - 这是这个民族宽容的真实反映。所有的精彩体育全球层面的对象将竭诚面向运动员和儿童。也许在2022年，哈萨克斯坦将再次通过在阿拉木图和阿斯塔纳成功举办奥运会而震惊世界。

读者可能会说，11年内达到在全球主要种类的体育水平，是很短的时间。但是，谁可以预测10年前，哈萨克斯坦可能会增加8倍的GDP？谁可以预测没有出现Celinograd这个小城市，而又出现了一个美丽的阿斯塔纳。 - 并且2010年12月在这里，在哈萨克斯坦首都出现来自欧安组织的56个国家的世界上最伟大的政治家。谁可以预测共和国的首脑可能举办这样的高水平亚冬会？

现在这些事件已经发生。另外，为了成为公认的体育强国，哈萨克斯坦具备了所有先决条件：良好的经济，稳定的政治体制，健康的传统，团结的人民和发展体育的正确基础。



Messe München
International

www.transportlogistic.de
www.AirCargoEurope.com



FACING THE LOGISTICS CHALLENGE

The entire industry at a glance.
New solutions. New momentum. New approaches.

- › Services and products for the entire supply chain
- › Innovations and trends at the international level
- › Presence of international market leaders and newcomers
- › Unique supporting programme including forums, conferences and country specials

Keep your finger on the pulse of the industry. At the leading international exhibition for logistics, mobility, IT and supply-chain management.

Order your ticket online now:
www.transportlogistic.de/tickets/en

Contact
Messe München GmbH
81823 München, Germany
Phone (+49 89) 9 49-1 13 68
info@transportlogistic.de

tl
transport
logistic

THE LEADING EXHIBITION

Including



10 – 13 May 2011
New Munich Trade Fair Centre



Cargo turnover in the eastern Baltic ports

During 2010 31,27 million tons of seaborne cargo was handled in Klaipeda port, the total growth of stevedoring volumes made 12,2 % comparing to the same period last year.

According to the cargo turnover in the Baltic ports, Klaipeda port further on surpasses neighbouring Riga and Ventspils ports leaving joint Tallinn port in the first place. The total turnover of Klaipeda port and Butinge terminal made 40,29 million tons in 2010 and exceeded the result of a joint Tallinn port.

During January-December 2010, 6 948 ships called Klaipeda port, i.e. by 7,7 percent or 581 ship less than during the same period last year. 321,0 thousand passengers visited the port during the period under investigation, i.e. by 18,0 percent or 48 872 passengers more than during the same period 2009.

Klaipeda port further on maintains the leading positions in the stevedoring volumes of containerized cargo. In January-December 2010 there was totally handled 294 954 TEU of containerized cargo, i.e. by 18,9 percent or 46 977 TEU more than during the same period last year.

77 566,3 thousand tonnes of cargo

was handled in PRIMORSK PORT, i.e. by -2,0 percent or +1 590,9 thousand tonnes of oil and oil products less than during January-December 2009. Oil and oil products are the main types of cargo handled in Primorsk port. 71 731 thousand tonnes of crude oil was handled in the port during the period under investigation and oil products – made 5 835,2 thousand tonnes.

58 052,9 thousand tonnes of cargo was handled in SAINT PETERSBURG PORT totally, difference is +15,0 percent or +7 644,5 thousand tonnes more than during 2009.

11 775,6 thousand tonnes of cargo was handled in UST LUGA PORT, difference +14,0 percent or +1 417,9 thousand tonnes. Coal makes the greater part of cargo turnover, 75,9 percent.

During 2010 13 802,2 thousand tonnes of cargo was handled in KALININGRAD PORT (+11,6 percent more than during 2009). According to the types of cargo bulk and dry bulk cargo made 3 239,3 thousand tonnes. Difference made +18,4 percent comparing to 2009 (2 736,5 thousand tonnes was handled). 7 319,7 thousand tonnes (+7,7 percent) of liquid cargo was handled in 2009. Stevedoring volumes of general cargo in 2010 was 2 632,3 thousand tonnes (+2,4 percent). 1 698,7 thousand tonnes was

handled in 2009.

36 649,5 thousand tonnes of cargo was handled in TALLINN PORT, difference made +16,0 percent or +5 052,5 thousand tonnes. Liquid cargo volumes made 70,2 percent of the total turnover of the port.

Transportation of passengers. This year in joint Tallinn port 7 915,1 thousand passengers were served, difference made +9,1 percent or +657,5 thousand passengers.

Ships. 7 275 ships called Tallinn port, i.e. by 36 ships more comparing to the same period 2009.

30 475,6 thousand tonnes of cargo was handled in RIGA PORT, difference +2,5 percent or +751,2 thousand tonnes. Coal made the greater part of stevedoring volume in 2010, and it made 11 548,8 thousand tonnes or +37,9 percent of the total turnover of the port. In 2009 13 956,7 thousand tonnes was handled in the neighbouring port under investigation period and it made 47,0 percent of the total turnover of the port.

Transportation of passengers. 764,0 thousand passengers were served in Riga port, difference +10,5 percent or +72,5 thousand passengers.

24 815 thousand tonnes of cargo was handled in VENTSPILS PORT, difference made -7,0 per-

cent or -1 825 thousand tonnes. Oil products made the greatest part of the total turnover of the port – 54,2 percent.

Transportation of passengers. The number of passengers in Ventspils port made 18,2 thousand, difference +16,0 percent or +2,5 thousand.

Ships. 1677 ships were served in the port, difference -7,0 percent or -121 ships.

4 383,8 thousand tonnes of cargo were handled in LIEPAJA PORT, difference +0,06 percent or +2,5 thousand tonnes. Grain made the greatest part of the total cargo turnover in the port – 32,2 percent.

Klaipeda port started 2011th year being in the leading positions

According to the cargo turnover in the eastern Baltic ports, Klaipeda port handled the biggest volume of cargo and surpassed not only the neighbouring Riga and Ventspils ports but also the joint Tallinn port in January 2011. The total cargo turnover of Klaipeda port and Butinge terminal made 3,98 million tonnes during January 2011. ■

Prepared by J.Klejevskaja according to the information of Klaipeda State Seaport Authority

Port	Container handling in eastern Baltic ports, TEU			
	Volume		Difference,percent	
	2009 01-12	2010 01-12	Change	
Saint Petersburg	1 343 675	1 931 382	+44,0	+587 707
Klaipeda	247 977	294 954	+18,9	+46 977
Riga	182 980	254 475	+39,1	+71 495
Tallinn	131 059	151 969	+16,0	+20 910
Liepaja	1 039	1 797	+73,0	+758
Ventspils	380	0	-100,0	-380

Port	Cargo handling in the eastern Baltic ports, thousand tonnes			
	Volume		Difference,percent	
	2009 01-12	2010 01-12	Change	
Total:	273 679,4	289 894,5	+5,9	+16 215,1
Primorsk	79 157,2	77 566,3	-2,0	-1 590,9
Saint Petersburg	50 408,4	58 052,9	+15,0	+7 644,5
Tallinn	31 597,0	36 649,5	+16,0	+5 052,5
Klaipeda	27 865,9	31 273,2	+12,2	+3 407,3
Riga	29 724,4	30 475,6	+2,5	+751,2
Ventspils	26 640	24 815	-7,0	-1 825
Ust Luga	10 357,7	11 775,6	+14,0	+1 417,9
Liepaja	4381,3	4 383,8	+0,06	+2,5
Vyborg	1 184,4	1 100,4	-7,0	-84,0
Kaliningrad	12 363,1	13 802,2	+11,6	1 439,1

Port	Cargo turnover in the eastern Baltic ports during January 2011, thousand tonnes			
	Volume		Difference,percent	
	2010 01-01	2011 01-01	Change	
Total:	10 568,0	11 142,5	5,4	574,5
Primorsk*	-	-	-	-
Saint Petersburg*	-	-	-	-
Klaipeda	2 584,1	3 180,3	+23,1	+596,2
Tallinn	3 113,8	3 000,0	-3,7	-113,8
Riga	2 189,0	2 698,1	+23,3	+509,1
Ventspils	2 370,0	1 878,0	-20,8	-492,0
Ust Luga*	-	-	-	-
Liepaja	311,1	386,1	+24,1	+75,0
Vyborg*	-	-	-	-
Kaliningrad*	-	-	-	-
<i>* no data</i>				

Port	Container handling in eastern Baltic ports during January 2011, TEU			
	Volume		Difference,percent	
	2010 01-01	2011 01-01	Change	
Saint Petersburg*	-	-	-	-
Klaipeda	19 804	27 868	+39,8	+7 882
Riga	16 172	20 555	+27,1	+4 383
Tallinn	10 875	13 944	+28,2	+3 069
Liepaja	0	83	+100,0	+83
Ventspils	0	0	0	0
<i>* no data</i>				



TRADE SHOW

Logistics Solutions

29-31 MARCH 2011

PARIS PORTE DE VERSAILLES

Pavilion 7.2 - FRANCE

Transport

Storage,
Warehousing
& related
equipment

Logistics
platforms

Technologies
& Information
Systems

500 exhibitors

27,000 professionals

30 conferences

Innovation, driving your logistics competitiveness

The competitiveness of your logistics chain depends on your capacity for innovation. At SITL Logistics Solutions you will find the full range of innovative products and services dedicated for the supply, distribution and tomorrow's supply chain to the service of the community of those involved in the transport of goods and logistics services.

SITL Logistics Solutions gives you the best access to information about the composition and evolution of the markets. It allows you to develop your network and gives you all the opportunities to gain competitive and performance advantage in strategic as well as commercial and operational aspects.

Order your
free badge
now on
www.sitl.eu

Your code: P133

Held simultaneously:



Information and full programme on www.sitl.eu



Word stronger than seal

Vytautas Varasimavicius, founder of Lithuanian and Kazakhstan group of companies *TL NIKA Group*, was one of the first businessmen who led Lithuanian business along sinuous Asian roads.

When the word logistics sounded as hardly known neologism in the countries that had regained their independence his company sowed logistics seeds in transport activities and patiently introduced logistics principles.

During this time Varasimavicius became a well-known and acknowledged logistics specialist in Eurasian region and Kazakhstan – his second home - where he feels no lack in reliable partners, close and dear people as in Lithuania.

Therefore, Vytautas Varasimavicius celebrates his business achievements and personal occasions in this country quite often.

We talk to Vytautas about life, business, and partnership on the eve of his birthday.



- Vytautas, why is it Kazakhstan? Why did you choose this country for your activities?

- I know Kazakhstan, its traditions and culture since my youth. During the period of my sports activities I spent quite a lot of time in Asia and I even fought on the same 'tamat' with Kazakhstan wrestlers. Relations were excellent. Together with the strongest Asian sportsmen in the former Soviet Union's championship we fought for *Lokomotivas*. I had the honour to enjoy prize-winning places. With some of them our roads parted and with the others we found new interests. They are reliable people and I was able to rely on them not only in sport but also in business.

Kazakhstan is a good place for business though it is rather complicated. It is one of the most rapidly developing CIS countries and one of the friendliest ones to Lithuania. And these factors are very important in business.

- The greater part of your time you spend in Kazakhstan. You are not a guest of this country but officially registered person having a place to live in. It shows that you have more plans than transport activities.

- Our company *TL NIKA Group*, having its representative office in Almaty long ago, last year opened a new representative office in Karaganda. The employees of the company work in Kustanai too. We expand our business in this region. As Kazakhstan has got serious and long-term intentions to cooperate with us, I wish that Kazakhstan knew more about Lithuania. A great number of Lithuanians live in Kazakhstan as well as other people of Europe who were thrown by war to this steppe country. Lithuanian community is especially strong in Karaganda. Vitalijus Tvarijonas, a Lithuanian patriotic businessman working for the benefit of Lithuania, founded the community, cherishes and strengthens it. He constructs

a cosy House of Lithuania and it has become a real home to the Lithuanians. The head of *Lituania* is a deputy of the assembly of nations in Kazakhstan. This position gives more possibilities to properly present and promote Lithuania. I think that together with Vitalijus we will be able to do more for the strengthening of the community, expanding the House of Lithuania and in popularising the name of Lithuania. It will help for the business of both countries.

- There is an old saying: "East is a subtle thing". Habits, traditions, culture and communication nuances are of great importance in the East. What to your mind determines success of working in Asia?

- Personal acquaintances and personal peculiarities. I think that it is important to keep the given promise in spite of the fact how your partners behave from this standpoint. Having come to the strangers' yard do not introduce your orders and

do not create your own rules. Work following the laws and habits of this country and do not try to propose your democratic notions.

- Who you rest upon when there appear problems and difficulties in a far away country, when you need an advice or help from a friend.

- For the second decade there are people working together with me and I started business with them and they help a lot if necessary. There were cases when I needed one more hour to catch the plane for a very important meeting and my friends arranged everything so that the plane waited for me. Once an absent-minded friend of mine from Hong Kong was staying in Kazakhstan longer and did not notice that his visa had expired. Having found himself in an unpleasant situation the foreigner asked for help. Though it was a day off, I called a person whom I knew never saying 'no'. The problem was solved delicately and quickly. There is a lot of such stories



说的话比盖的章更有效

and people in my life. With their help I learnt the history, habits, nature and wonderful mountains of this beautiful country. I know for sure that if I need help, those people will be nearby and I will be with them when they call me.

- Your idea to organise a logistics conference in Kazakhstan was captured by the magazine JURA MOPE SEA last year. We may say that this was our mutual event, supported by European organisation for safety and cooperation (OSCE) during the chairmanship of Kazakhstan, was a real success and had a wide response not only in Europe and Asia but also in other OSCE countries. This year you are taking an active part in a working group in hosting OSCE conference in Lithuania which is chairing the organisation this year. What do you see meaning as a businessman you see in such an activity?

- The meaning is to bring closer Kazakhstan and Lithuania. As a businessman I think that Kazakhstan is one of the most important and maybe the main partner of Lithuania. Our politicians' behaviour is not always clever towards this country and therefore, we have already lost good cooperation possibilities. Private initiative sometimes regulates everything better than bureaucratic machine.

During many years I have already accumulated a lot of experience and know-how. I do not think that I should keep it locked. I wish to share it with people who do similar jobs. I am sure that cooperation in transport and logistics field is more important than competition.

- Usually people save their experience to their children. And you have got two sons.

- My sons Povilas and Jonas got it from childhood, when I and my wife Stase started our business. Now they are grown up enough to work independently. Expanding the business the elder son Povilas started to manage a company *Sturvalas*, which is very important in transport and logistics chain. Younger son Jonas is in charge of all technical matters. Our family is a harmonious team and we can substitute each other if necessary.

- Vytautas, your birthday coinci-

des with a very important date of Lithuania - Restoration of Independence Day. So, you will celebrate your 50-th anniversary together with the 21st anniversary of the Independence of Lithuania and you decided to celebrate it in a non-traditional way - to arrange concerts of a famous Lithuanian music troupe to three Kazakhstan cities Astana, Karaganda and Almaty as a present. What are your inducements for that?

- I have no explanation. I did not plan such an event. This idea rose to me unexpectedly, spontaneously. I somehow thought about a pleasant evening with my friends listening to good classic music. And when I mentioned about this to one of my friends, he gladly started to organise such an event.

- What things do you consider as the most important ones in life, business, partnership, friendship and communication?

Friendship - is a significant notion to me. I rarely use the word friend. More often I use fellowship, colleague, partner, very well known to me person. One cannot become a friend too soon. A friendship grows with years. A friend comes for long or for the rest of life. A friend - is the highest category in the scale of my values. A friend - is a person who will never betray.

Most of all I appreciate keeping to one's word in friendship, business, partnership and life. I keep to old approach: I think that signature and seal is good, but word is stronger than seal.

- Thank you for your answers and congratulate you with this nice Jubilee. ■

Vytautas Varasimavicius, 立陶宛和哈萨克斯坦TL NIKA集团公司的创始人，是最早领导立陶宛沿亚洲蜿蜒商路前进的商人之一。

当物流这个词在重新获得独立的国家听起来鲜为人知的时候，他的公司已经在播种物流运输活动的种子，并在耐心地介绍物流原则。

在这段时间Varasimavicius成为欧亚地区和哈萨克斯坦- 他的第二故乡 - 公认的著名物流专家。在那里他感到没有可靠的伙伴，封闭，亲密的人在立陶宛的也不多。

因此，Vytautas Varasimavicius相当频繁的在这个国家庆祝他生意的成就，以及促进人际间的交往。

在他生日前夕，我们与Vytautas 谈论他的人生，事业以及合作伙伴。

- Vytautas, 你为什么选择哈萨克斯坦这个国家来开展你的活动？

- 从我年轻时起，我就了解知道哈萨克斯坦的传统和文化。在我的体育活动期间，我在亚洲过了很久，我甚至在一个'榻榻米'上与哈萨克斯坦选手的摔跤。关系非常好。我与前苏联中强大的亚洲锦标赛运动员一起，为Lokomotivvas战斗。我很荣幸获得奖项。在未来的道路上，我与他们中的一些人分开，又跟其他人找到了新的兴趣点。他们是可靠的人，我不仅能够在体育运动依靠他们，在生意上也一样。

虽然哈萨克斯坦相当复杂，但它是一个经商的好地方。它是独联体国家中发展最快的国家之一并且是对立陶宛最友善的国家之一。这些因素是对于经商来说都是非常重要的。

- 大部分时间你都在哈萨克斯坦。你不是作为这个国家的游客，而是作为有居住地点的正式注册人居住在这里，看来你对你的运输生意有不少打算。

- 我们的公司 TL NIKA集团，不久前在阿拉木图设立了代表处，去年在卡拉干达设立一个新的代表处。公司员工也在库斯塔工作。我们扩大在该地区的业务。哈萨克斯坦有着严肃而长期的与我们合作的意向，我希望哈萨克斯坦人民能更多地了解立陶宛。大量的立陶宛人>





以及欧洲其他国家的人由于战争因素生活在哈萨克斯坦。立陶宛社区在卡拉干达特别强大。Vitalijus Tvarijonas ,一个在哈萨克斯坦为立陶宛利益而工作的立陶宛的爱国商人，成立了社区，重视社区并使社区变得强大。他构建了一个立陶宛温馨之家，并且现在已经成为立陶宛人真正的家。Lituanica组织的首领是国家议会的议员。这一职位为正确地介绍和宣传立陶宛提供了更多的可能性。我认为，与Vitalijus一起我们将能够为使社团强大做更多事情，扩大立陶宛之家和推广立陶宛的名号。这将帮助这两个国家开展业务。

- 有句古话：“东方是一个微妙的东西”。习惯，传统，文化和传播的细微差别是在东方具有重要意义。你认为是什么使你在亚洲的工作取得了成功？

- 是我的熟人朋友们还有我个人的特点。我认为，无论你的合作者从他的角度考虑如何表现，重要的是你都要保持之前合作的承诺；来到陌生人的地盘，不要带着你的规矩，不要你自己制定规则。根据这个国家的法律和习惯工作，不要试图提出你所谓的民主论调。

- 当你在一个遥远的国家遇到问题和困难，谁是你需要咨询或帮助时会出现的朋友呢？

- 工作的第二个十年，有人跟我在一起。我开始与他们做生意，如果需要，他们会给我很大的帮助。有的时候我需要一个多小时来赶飞机去参见一个很重

要的会议，我的朋友安排好了一切，让飞机等我。还有一次我的一位来自香港的心不在焉的朋友在哈萨克斯坦待的时间长了些，也没有注意到他的签证已经过期。当发现自己处于一个不良情况下，这个外国人开始求助。虽然这是一个休息日，我给一个我认识的，从来不说‘不’的人打了电话。这个问题微妙而迅速地解决了。在我生活中的人有很多这样的故事这样的人。在他们的帮助下，我了解了这个美丽的国家的历史，习惯，品性以及令人赞叹的山峦。我确信，如果我需要帮助，这些人就会在附近；而且当他们召唤我的时候，我也会和他们一起。

- 去年，杂志《海》获取了你在哈萨克斯坦举办物流会议的想法。我们可以说，这是哈萨克斯坦担任主席期间，在安全和合作组织（欧安组织）欧洲组织支持下举办的我们共同的活动，不仅在欧洲和亚洲，而且在欧安组织其他国家也有广泛的响应，是一次真正的成功。今年立陶宛主持欧安组织，并组织该组织今年的会议组织，听说你正在积极参与其中。作为一个商人，你怎样看待这次的活动？

- 这次活动的意义在于拉近哈萨克斯坦和立陶宛之间的合作。作为一个商人，我认为，哈萨克斯坦是立陶宛最重要的合作伙伴之一，也许是重点合作对象。我们的政治家对这个国家采取的举动并不总是很明智的，我们已经失去了良好合作的可能性。有时，私人方案比动用官僚机器更好用。

很多年里，我已经积累了很多经验和技巧。我不认为我应该把这些东西锁起来。我想分享给做类似工作的人。我相信，在运输物流领域，合作比竞争更重要。

- 通常人们把经验传授给他们的孩子。而且你有两个儿子。

- 我的儿子Povilas和Jonas从小就学到了这些，当时我和我的妻子Stase刚开始了我们的业务。现在他们长大，可以独立工作了。为扩大企业，大儿子Povilas开始管理公司Sturvalas，这在运输和物流链中非常重要。小儿子Jonas主管技术问题。我们的家庭是一个和谐的团队，如果必要我们可以互相替代。

- 在生活，企业，伙伴关系，友谊和沟通当中，你认为什么是最重要的？

友谊 - 对于我来讲是一个重要的概念。我很少使用“朋友”这个词。更多的时候我用伙计，同事，合作伙伴，对我非常熟悉的人。我们不能太早成为朋友。友谊于岁月一同增长。一个朋友是要长期与一生相伴的。朋友 - 是在我的价值尺度最高的一个类别。朋友 - 是永远不会背叛你的人。

首先，在友谊，企业，伙伴关系和生活中，我看重一个人说的话。我是一个延续老方法的人：我认为，签名和印章是好的，但说的话比印章更有效。

- 谢谢你的回答，祝贺你生日快乐。 ■



The Future of AirRail

International Conference and the Global AirRail Awards



After the dramatic events in the airline market, airport intermodality with passenger rail services are under the spotlight and our conferences bring the latest market trends and innovations to the attention of decision making professionals.

The Global AirRail Awards is the first ever international awards ceremony dedicated to the air-rail market.

At our events you will meet the senior people from the air-rail market: Rail operators, airport CEO's, developers, global airline managers, technology suppliers, consultants, government representatives, city planners and funding organisations.

18-19 May 2011

'Innovations & Modern Technologies'

Riga, Latvia

www.airrailevents.com

18 May 2011

Global AirRail Awards

Riga, Latvia

www.airrailawards.com

20 October 2011

'Airport Rail Terminal Integration'

London, UK

www.airrailevents.com

Sponsors:

RE:SYSTEMS

CAT
CITY AIRPORT TRAIN

GROUNDLINE
GLOBAL CITIES-LOCAL TICKETS

Official Carrier:

airBaltic

Official Support:

MINISTRY OF TRANSPORT OF LATVIA
Automobilgās Air Rail Organisation
Joining Railways Joining Airports

Partners:

AWARDS
INTERNATIONAL

DEADREADY
PRODUCTIONS

cga moving customers



Media Partners

rdi-partner

transportweekly

JŪRA-MOPE-SEA

international airports news

RM



Why sport is important to the transport infrastructure?

As world travellers are becoming more demanding for convenient and simple journey solutions, international airports and railway operators are joining forces to deliver improved travel convenience and are encouraging customers to leave their cars at home and say no to expensive taxi journeys on their way to the airports.



Milda Manomaityte
Director of the airail EVENTS

Yesterday's adversaries - air and rail market representatives - this year will gather in Riga (Latvia) where the second international *airail EVENTS* conference, 'The Future of AirRail – Innovations & Modern Technologies' and *The Global AirRail Awards 2011* are taking place on 18-19 May.

During the two conference days delegates will discuss the future of integrated travel booking and e-ticketing, train manufacturing and design trends, air and rail passenger terminal safety and security, financing opportunities and PPP cooperation, as well as multibillion air-rail projects in Russia, Poland, Ukraine, Latvia, Romania and Slovakia.

Last year international sporting events grabbed the attention of the whole world – broadcasters and media followed every movement of the hosting countries, placing bets on whether they would all finish infrastructure projects in time for Winter Olympic Games, World Cup and Commonwealth Games. But the goal to build biggest stadiums and to organise most spectacular opening events wasn't the only concern that united these countries. Canada, South Africa and India rushed to finish multi-billion airport and rail infrastructure. Canada and South Africa welcomed the crowds of thousands and smiled with warm feedback as they managed to open airport rail links *Canada Line* and *Gautrain* just in time for the big events. India, however greeted and waved goodbye to the



Commonwealth Games without the promised Delhi Metro Airport Express Line.

Now it is time for Poland, Ukraine and Russia to shine. Poland and Ukraine are hurrying to finalise transport infrastructure projects, including rail links with major airports before the *European Football Championship* in 2012, while Russia is preparing for two international sport events – *Winter Olympic Games 2014* in Sochi and *World Cup* in 2018 that will bring massive investments.

These and other projects will be discussed by airports, airlines and railway managers, representatives of the ministries and cities, technology suppliers and train manufacturers from all around the world at 'The Future of AirRail – Innovations and Modern Technologies' conference in Riga. ■

[www.airrailevents.com/
Riga2011.html](http://www.airrailevents.com/Riga2011.html)



为什么体育赛事对交通基础设施的建设很重要？

由

于世界各地观看体育比赛的观众越来越需要方便的交通服务和简捷的行程路线，国际机场和铁路运营商正在联合起来，不断地为观赛的人们提供新的便利条件。并且鼓励他们把自己的汽车留在家里，以结束通过搭乘出租车到达机场的这种费用昂贵的交通方式。

Milda Manomaityte
空铁活动总监

昨天，还是商业竞争对手的航空和铁路市场的代表们，今天将在拉脱维亚的里加聚集在一起，参加第二届国际空铁活动发布会。“空铁未来 - 创新与现代科技会议”和“2011空铁全球颁奖典礼”将于5月18日至19日举行。

在这两天的会议中，与会代表将讨论整合旅游预定服务和电子票务的未来，列车制造和设计趋势，航空和铁路客运大

楼的安全和各种保障，融资机会，PPP合作，以及在俄罗斯、波兰、乌克兰、拉脱维亚、罗马尼亚和斯洛伐克的数十亿空铁项目。

去年的国际体育赛事吸引了全世界的注意，媒体密切关注主办国的一举一动，为他们是否会全部完成冬季奥运会，世界杯和英联邦运动会的基础设施项目而打赌。但是，建成最大的体育场馆，组织最壮观的开幕式活动，并不是把参与的这些国家联系起来的唯一因素。加拿大、南非和印度争先恐后地完成数十亿的机场和铁路基础建设项目。加拿大和南非欢迎成千上万人的到来，并报以热烈的微笑。他们设法开设连接加拿大线和Gautrain的两条机场线路，只是为及时迎接这种大型活动。不过印度虽然迎

接又告别了英联邦运动会，却没有实现德里地铁机场快线的承诺。

现在是波兰、乌克兰和俄罗斯闪耀光芒的时候了。波兰和乌克兰在加紧完成交通基础设施建设项目，这些项目包括2012年欧洲足球锦标赛开赛前要实现的主要机场铁路连接。而俄罗斯也正在为两个国际体育赛事备战，这就是将带来巨大投资的2014年在索契的冬季奥运会和2018年的世界杯。

上述内容和其他内容将在里加的“空铁未来 - 创新与现代科技会议”上，由机场、航空公司和铁路管理人员，各部委和各城市，技术供应商和列车制造商的代表讨论。

[www.airrailevents.com/
Riga2011.html](http://www.airrailevents.com/Riga2011.html)



Economics recovery signs

Zita Tallat-Kelpsaite

Transit-Trans Kazakhstan (Almaty)

International transport and logistics exhibition *Transit-Trans Kazakhstan*, takes place in two biggest Kazakhstan cities Almaty and Astana in alternate years. It is one of the biggest and most competent transport and logistics forums in Central Asia.

The thirteenth exhibition that was to take place in Astana was transferred to Almaty. Such solution of the organisers was determined maybe due to a lot of events that took place in the capital as they were connected with the chairmanship of Kazakhstan of OSCE.

More than 80 companies from Kazakhstan, Georgia, Russia, Belarus, Ukraine, Switzerland, Lithuania, Latvia and other countries took part in the exhibition *Transit-Trans Kazakhstan 2010*. Ports, logistics companies, railways, road carriers, cargo transportation technique producers and other companies presented their activities.

During the seminars and round table discussions that took place during the exhibition, potential export development matters of Kazakhstan and the experience of the first year activities of the new Customs union were analysed.

On the commencement of 2011 marathon of international events it is useful to have a look at last year tendencies and experience.

The new Customs union – is the economic structure uniting Kazakhstan, Russia and Belarus, which has determined to uniform customs tariffs, follow single customs code and transfer internal customs control to external Customs union borders.

The Customs union which has been created with great enthusiasm has not fulfilled the expectations of Kazakhstan transport participants to the full extent. Though official statistics announces that the Customs union should give 16-18 billion dollars profit to Belarus and Kazakhstan up to 2015, there appear voices that Russia is getting the greater part of the profit out of this union. It might be, as they say, the product initiated by Russian automobile industry and other Russian lobbyists.

During the days of transport and logistics forum an agreement was signed between Kazakhstan and Russia concerning inter-regional and border cooperation.

This document contains actions of the countries necessary for the implementation of common trade, economics, energy, agro-industry, science and techniques, cultural, humanitarian, social and other pro-

grammes, creation of favourable conditions for the cargo and passenger transportsations in border crossing regions of both countries.

Kazakhstan has agreed with Russia to unify documents and procedures for transit transportsations.

Transport and logistics (Minsk)

The fourth international Transport and Logistics exhibition and transport congress took place in two different and remote from each other places in the Capital of Belarus Minsk, so the participants were not able to use their time efficiently: during the breaks of the forum to visit the exhibition. Experienced organisers of international events do not make such mistakes. Maybe *Techniques and communications* company which has organised this event will avoid them in the future.

The participation of the Belarus Minister of Transport Ivan Scerbo, Russian Minister of Transport Igor Levitin, Lithuanian Minister of Transport and Communications Elgijus Masilius and other official persons as well as companies from 10 countries added to the impressiveness and weight of the event.

At the plenary session of the forum and its subject sessions almost one hundred reports were made and they discussed on topical themes of transport logistics, information technologies, improvement of public transport activities as well as the improvement of infrastructure and the means of transport.

Belarus Minister of Transport I. Scerbo was glad that they had managed to combine transport and logistics in the country at last.

„Even several years ago nothing was heard about logistics in Belarus. When I was defending my second thesis nothing was known about logistics. Today we have our forwarders – logistics specialists and transporters – logistics specialists“, - said the Minister of Transport. Ivan Scerbo and was pleased by the invitation from the president of the association *Transport corridor East-West* Algirdas Sakalys to join the association, the aim of which is – to develop trade and business among the countries in transport corridor East-West. As it was mentioned in the report of A. Sakalys, 1796 companies from 11 countries of the world are members in the association.

Shiptec China 2010 (Dalian)

One of the biggest, the most striking and interesting events last year



was the 7th international ship-building, ports, shipping and ship equipment exhibition *Shiptec China 2010*, that took place in a China city Dalian. A modern port-city Dalian, situated on the shore of the Yellow Sea and the second biggest city in the province of Liaoning with the population of half a million is a comparatively young city. In the city which was created in 1898 there dominate modern skyscrapers resembling Shanghai and Hong Kong business centres and smaller buildings of non-Chinese style.

Dalian was founded by Russians as a main port in TransSiberian main line and named it Dalnyj (far away).

In 1904-1905 having lost Russian - Japan war Russians lost this city too. Having come to the hands of Japan, it was named as Dairen. After World War II management of the city fell to China that ruled it together with Russia. Then the city was called Luda. Later on, when the management was fully transferred to China, it got the old name Dalian.

Since 1984 Dalian is open to foreign investments and is developing intensively. Ship-building, ship repairs and other heavy industry prevails there.

Since 1998 the biggest event in North-East Asia – the international shipping, ship-building, ports, ship equipment, maritime technologies and engineering exhibition takes place in Dalian. Earlier this event was called *Shipport China*, but since 2010, when the activities expanded and covered more and more maritime industry fields, it was renamed to *Shiptec China*.

In a well-equipped World Expo centre more than 700 companies presented their activities in the ex-

position area of 30 thousand square meters. China, Korea, Japan, Norway, Denmark and Finland demonstrated their maritime industry and bright new achievements in maritime technologies, organised technical seminars and meetings in their national pavilions. Korean pavilion of its own was as big as the whole exhibition in Almaty *Trans-Trans Kazakhstan* or *Transport and logistics* exhibition in Minsk. 82 stands were in Korean pavilion.

During three days 15 thousand specialists visited *Shiptec China* exhibition.

„Growth and economic development of Dalian is closely connected with the development of seaports and ship-building industry. The exhibition *Shiptec China* clearly shows Dalian as international shipping centre and ship-building base“, said the Mayor of Dalian municipality Hia Der Ren.

„We are pleased that *Shiptec China* attracts more and more attention from participants and visitors. This exhibition for China shipping and ship-building companies is like a gate to the world. It is an excellent opportunity to change information and look for new partners. CSIC (*China Shipbuilding Industry Corporation*) is supporting and will support this event in the future“, ensured director general of China ship-building industry corporation Li Chang Yin.

„Our company participated in all previous *Shipport China* exhibitions. I am a witness of a rapid growth of this regional exhibition to the level of international event. I see great opportunities for its development. The organisers of this event are to do their best to reach that *Shiptec China* became the most influential

exhibition in North-East Asia“, said Martin Nickelsen, 17 Group of Norway – director general of the biggest Norwegian equipment supplier to China shipping industry.

The president of STX Dalian shipyard complex Chung Gwang is sure that Dalian will become the world most important ship-building industry place and the event *Shiptec China* will consolidate the best specialists from the whole world.

Marine Tech Summit-2010 (Dalian)

More than 40 different conferences and seminars were organised during the days of the exhibition.

Annual event *Marine Tech Summit* (MTS) this year coincided with the exhibition *Shiptec China* and it made great influence on the success of it.

More than 200 well-known speakers – scientists and practitioners from all over the world presented their scientific achievements, discussed on the development of maritime technologies, renewing energy, impact of industry on climate change and a lot of other matters at MTS -2010. The reports of Deputy secretary general of Baltic and international maritime council (BIMCO) Lars Robert Pedersen, Dr. Robert Clifford from Australia, Dr. Fai Cheng from Great Britain, head of Canadian company *Blue Energy* Martin Burger and many others were met with great interest.

The days of the conference were a wonderful opportunity to learn the latest novelties in maritime technologies.

„We wished to create a proper platform for local and international participants of shipping industry to communicate directly, share ideas and foresee new business and cooperation possibilities“, said the he-

ad of *MTS-2010* Xiaodan Mei in his welcome speech.

The organisers hope that this year's event *MTS-2011*, under the topic of „New Maritime Dimension in Low Carbon Era“ will be more successful. They intend to organise more than 90 scientific sessions, discussions and presentations of ports, shipping, ship-building and other maritime industry sectors on sustainable development matters.

The event will take place in September 23-25 in South Korean city Busan.

China ship-building

For the participants of the exhibition and conference there were organised excursions the next day: a trip to city Amazing Xi'an and to China shipbuilding industry corporation shipyards and industrial zone of Dalian Changxing island. Together with the representative of the magazine Betty Chen we chose the latter route.

China ship-building industry corporation (CSIC) and China state ship-building corporation (CSSC) are two biggest ship-building conglomerates in China.

Having come to CSIC bureau, we were shown a film about a huge shipyard first of all. The film is in Chinese without any subtitles. The specialist of the company comments - in the Chinese language too. Other employee speaks English. He says that they will take us along the territory of the shipyard but we were not allowed to take photos.

The shipyard is gigantic. We go round and round in the territory. We see lots of people working at separate parts of a ship, constructed and half-ready ships.

It is impressive. The size of the company and the ships under construction stunned us.



The corporation consists of 96 companies, situated in North China. More than 300 000 people work there. CSIC - is the biggest producer of ships and ship installations in China. The shipyards belonging to the corporations build different purpose and size ships, including commercial, research, military ships and submarines up to 300 000 DWT. The ships built in corporation shipyards are exported to more than 50 countries and regions of the world.

Then we go to the industrial zone of Dalian Changxing island.

Along the highway there stretch big areas of water basins divided into squares. There they grow all the sea food that Dalian is proud of and they hand the brochures for the tourists.

We were met by an energetic vice-director of the administration of industrial zone of Dalian Changxing island Huimin Li, who presented the island development concept to us in perfect English. And it is not only a conception. Travelling along the island we saw with our own eyes the real works and powerful constructions. It took us more than an hour to drive along the oil and gas terminal construction site.

We tasted local sea food in a nice restaurant and talked to the representatives of local administration of the island.

Huimin Li was pleasantly surprised when I handed our magazine JURA MOPE SEA, which is published in Lithuania but one can read it in the Chinese language too.

CHINA 2010 Live (Shanghai)

In November 17-18 in China's business centre Shanghai there took place the Global Supply Chain Council event that gathered 350 delegates - professionals from the well-known world companies and 50 influential speakers. In thirteen different streams they actively discussed and searched for best solutions how to improve interrelation between logistics chain, improve the activities of

each chain, create conditions for business to cherish in spite of complicated economic climate.

The event was organised irreproachably. The spirit of creative democracy lingered there. Modern technologies were used for the organisation and management of discussions. When listening to the reports the participants of the conference were able to send SMS by the given telephone number if they had any questions. The questions were demonstrated on a screen and the speakers answered them or discussed with the author of the question.

The event was crowned by CHINA awards that were handed to the most prominent companies for the innovative supply chain management models.

On the contrary to a lot of other awards that tend to accumulate attention to the suppliers of logistics services and shipping lines, CHINA prizes were dedicated to induce the producers and the owners of retail trade brands.

The winners were selected by public voting on Internet. Six companies became laureates.

The Best Supply Chain IT Solution for China was given to SupplyOn for their S.C.A.N Project at Bosch China. SupplyOn created a web based platform between Bosch and all suppliers to enable them to share purchasing information, delivery forecasts and overall to provide a complete transparency of the procurement transaction. Currently, 200 vendors are connected to Bosch China via SupplyOn.

The Award for Best Supply Chain Consulting Partner in China was awarded to Resources Global Professionals for their U2K2 implementation at Unilever China. After 5 months, on July 3rd, 2010, the Resources Consultant Team had successfully managed the system and inventory migration from the legacy system to SAP across all of Unilever's 55 warehouses avoiding any business interruptions.

The Green Supply Chain Award in China selected Dell for its gre-

en bamboo supply chain. To reduced carbon footprint, Dell substituted fossil fuel based polymer packaging by bamboo. Together with packaging supplier Unisource Global Solutions, the raw bamboo is sourced from a forest in Jiangxi Province and follows Forest Stewardship Council principal and criteria. Saving 18.2 million pounds of packaging since 2008 and making 57% of its packaging material green, Dell is truly making a revolution in its supply chain.

The Award for the Best 3PL Supply Chain Provider was presented to Toll for their Delivery Schedule System (DSS) Project 2010 at Colgate China. Through the DSS Project, Toll had been able to reduce quantity order numbers across China by 24%, reduce the number of ship to points by 21% while increasing Colgate's quantity of order to 72%.

The success of the event was predetermined by its organiser - the knowledge of the founder and director of the company Global Supply Chain Council Max Henry. He spent twenty years working in Asian countries and ten last years - in China, he took an active part in the creation of solutions of supply chain and logistics. Henry makes every effort for the strengthening of Global Supply Chain Council not only in China but also in India and Vietnam.

INTERMODAL 2010 (Amsterdam)

One of the most important shipping events in Europe is Intermodal, and it seems that it gains its second breathing after almost losing its importance.

Container technologies conference (CTC) started its activities in 1976 and this event has already grown up to a powerful intermodal solutions decision-making event. But during the last several years the significance of Intermodal has become poor, the number of participants and exponents has decreased to an ordinary container exhibition level,

and the event that was to take place in 2009 in Barcelona, Spain, was cancelled several weeks before its beginning.

But having returned to Amsterdam Intermodal 2010 has pleasantly surprised everybody by the activity of the greatest number of exponents and visitors, who participated during the last ten years and came from 80 countries.

Certainly, the fascinating candy of the event was free participation in the conference; maybe a certain compensation for Barcelona as a number of the participants suffered financial losses. The conference took place in three sections of the exhibition and it really attracted great attention of the visitors where outstanding specialists from different parts of the world made reports.

It is possible to state that Intermodal 2010 has again justified its title. It was not the event dedicated only to container business. Ports, railways, road transport and logistics companies presented their activities in Amsterdam. Next to the famous European companies there actively worked the representatives of Asian and American continents.

Those differences were highly evaluated by the participants and the visitors of the exhibition.

„It was an excellent opportunity to meet the colleagues and partners of this branch of industry“, said the director of Swedish railway company Hector Rail Mats Nyblom.

„Elgin Bolt from Canada said about Intermodal Europe 2010: “I came here looking for opportunities to do business with Europe, but what I didn't realise is that there would be such good quality exhibitors and visitors from all over the world. I have met many excellent contacts already and I will definitely be in Hamburg in 2011!“ Sanjeev Bose from India stressed that it was a really well-organised event where sensible insights were heard.

„Industry recovery signs are clearly seen. Since last event economy in Europe has essentially changed. I think that now it is the right time for the business leaders to meet and create business growth plans. Intermodal is a good platform for that. We expect that the next event that is going to take place in November 29 – December 1, 2011 in Hamburg, Germany, will be even more interesting and successful for the participants, visitors and guests“ said the head of the event Phil Hunter. ■

Book by
18 February 2011
and save 100 Euros

Port Finance International The Baltics

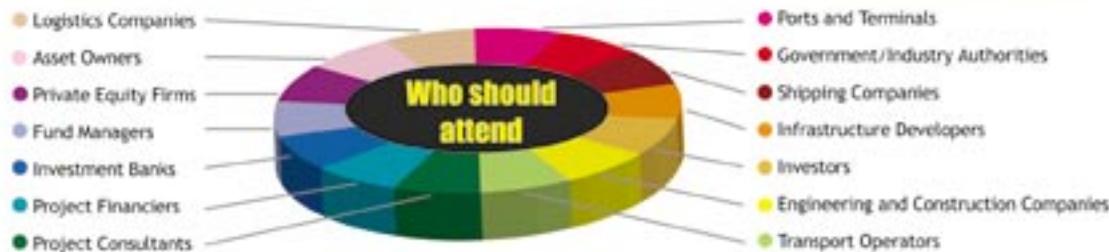
6-7 April 2011
Copenhagen Malmö Port

Port
Finance
INTERNATIONAL

Investigating Solutions and Opportunities throughout the World's Ports for Growth and Investment



This Port Finance International Conference is designed to give delegates an in-depth understanding of innovative financing solutions and practical advice. It will also provide an excellent opportunity to meet potential equity and business partners, as well as senior executives from port authorities, port and terminal operators and the legal and banking industries to discuss finance options and development requirements. Additionally the conference will place a spotlight on Baltic ports and their plans for expansion and development, whilst also investigating opportunities around for growth and investment.



Key Industry experts who will be covering a range of important topics, include:

- Magnus Oldenburg, Head of Section, Transport Division, Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communications
- Michel Gaspard, Engineer & Economist, Transport sector, European Investment Bank/Jaspers
- Lennart Pettersson, Vice President, Copenhagen Malmö Port AB
- Maxim Shirokov, General Director, Ust Luga
- Hardo Pajula, Economist, SEB Estonia
- Bjarne Mathiesen, Port Director, Port of Aarhus
- Speaker TBC, Drewry
- Carl Carlsson, Head of unit Environment and Sustainability, The Swedish Shipowners Association
- Frank Luisman, Director, Maritime & Transport Business Solutions
- Antti Saurama, Head of Unit, Research and Consulting Services, Centre for Maritime Studies (CMS), University of Turku
- Bogdan Oldakowski, Secretary General, Baltic Ports Organization
- Karin Nygård Skalman, Vinnova - the Swedish Agency for Innovation Systems
- Gordon Rankine, Director, Beckett Rankine
- Andrew Huxley ACII, Regional Development Director, TT Club
- Dr. Khalid Bichou, Centre for Transport Studies, Imperial College London
- With further exciting speakers to be announced...

Programme

- EU support to Port projects in the Baltic region
- Port Ust-Luga - 2011 and beyond
- Baltic Seaports Development and Investment
- The need for the Port and the Shipping Industry to work together reducing the environmental negative impact from the industry
- Development and implications of intermodal transport in Russia
- Perspectives of port investments till 2015 in BSR

- The latest developments in the Baltic Sea Ports
- Development and perspectives of the new Norra Hamnen in Malmö and new cruise terminal in Copenhagen
- Operational Coordination Between Ports as a Mean to Reduce Emissions
- Baltic Sea Region Stars
- Baltic economies on their bumpy road to a new normal.

Host sponsor:

CMP
COPENHAGEN MÅLÖ PORT

With thanks to our partners:

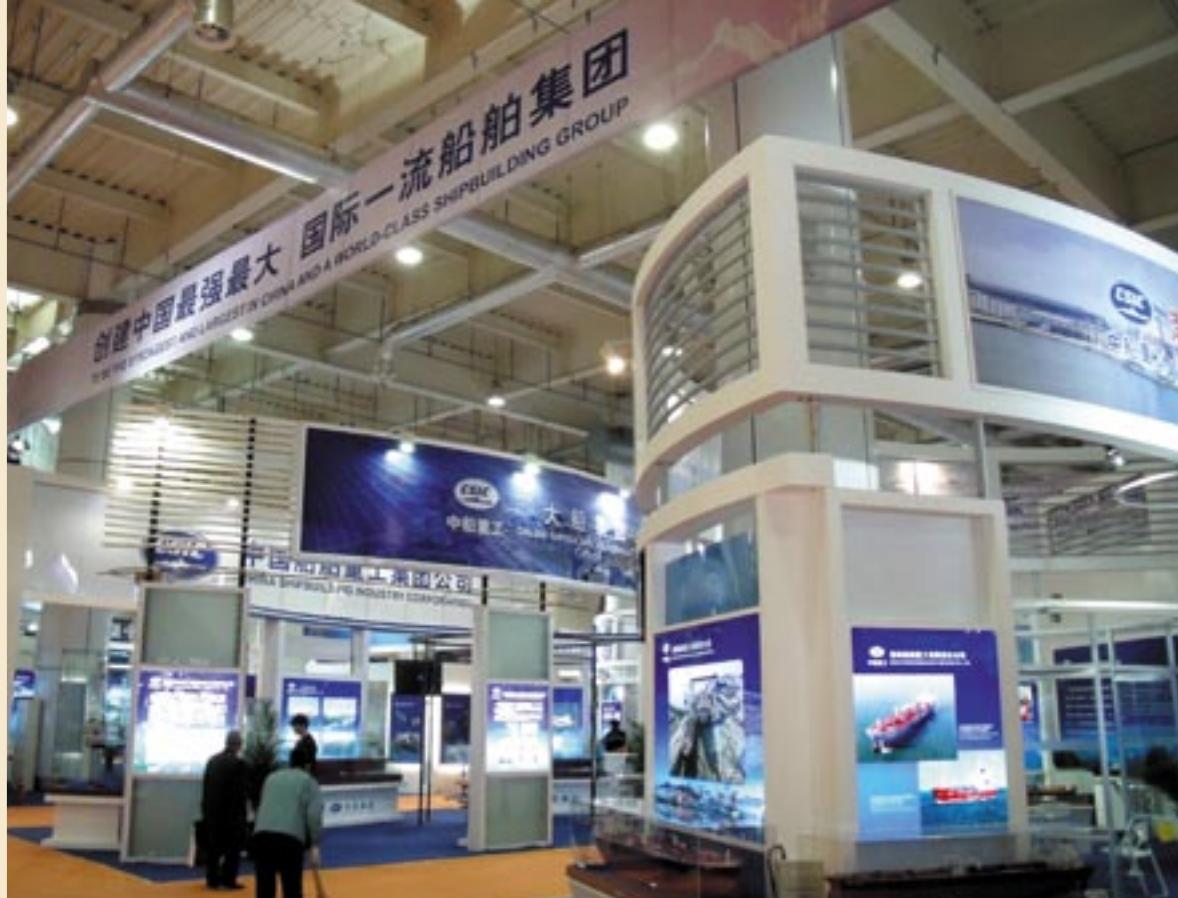
JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Baltic Transport

BPO
BALTIC PORTS
ORGANIZATION

Tel: +44 207 253 2700 • For speaking opportunities please contact email: cassie@portfinanceinternational.com
For Sponsorship opportunities please contact timur@portfinanceinternational.com

To register for news updates and information on future events, sign up at www.portfinanceinternational.com



经济复苏的迹象

在 2011年国际活动马拉松开始时，看一看去年活动的倾向和经验，是非常有用的。

Zita Tallat-Kelpaite

哈萨克斯坦过境运输(阿拉木图)

国际运输与物流展览会“哈萨克斯坦过境运输”，在哈萨克斯坦的两个最大城市阿拉木图和阿斯塔纳隔年举行。它是中亚最大，最有力度的运输和物流论坛之一。

第十三次展览，从阿斯塔纳转移到阿拉木图举行。这样的决定可能是由于组织者预测在首都举行的活动过多，因为欧安组织主席国的哈萨克斯坦组织相关的活动是很多的。

80多个来自哈萨克斯坦、格鲁吉亚、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、瑞士、立陶宛、拉脱维亚和其他国家的公司参加了2010年哈萨克斯坦过境运输展览。港口、物流公司、铁路、公路承运人、货物运输以及技术设计和其他公司出席了他们的活动。

在展览举行推介会和圆桌讨论期间，参会者就潜在的哈萨克斯坦出口发

展问题和新海关联盟第一年活动经验问题进行了分析。

新的海关联盟 - 是哈萨克斯坦，俄罗斯和白俄罗斯联合在一起的经济结构体。联盟决定统一海关关税，遵从单一海关代码，转移内部海关关税来控制联盟的外部边界的地区。

在极大的热情下建立起来的海关联盟，没有充分的实现哈萨克斯坦交通参与者的期望。虽然官方统计数据公布，到2015年海关联盟应给予白俄罗斯和哈萨克斯坦16至18亿美元的利润，但是似乎有消息说俄罗斯在本联盟中获得的利益还大一些。也许，正如他们所说，俄罗斯汽车行业和其他俄罗斯游说发起的产品存在这种情况。

在运输和物流论坛期间，哈萨克斯坦和俄罗斯就地区间和边界合作问题签署了一项协议。

本协议包含了国家对一般贸易、经济、能源、农产品加工业、科学和技术，文化、人道主义、社会和其他项目所采取的行动，为这两个国家之间在边境地区实施跨越运输货物和旅客乘车创造有利条件。

哈萨克斯坦已就过境运输文件和程序问题与俄罗斯达成一致。

运输及物流(明斯克)

第四届国际运输与物流展览会和运

输会议，在白俄罗斯首都明斯克的两个相距甚远的地点举行。所以参加者无法有效地利用他们的时间，从其中一个参会地点到达另一个参会地点，来在论坛休息时间参观展览。国际活动经验丰富的组织者不要犯这样的错误。也许举办此活动的技术和通信公司将在未来避免类似错误的发生。

白俄罗斯交通运输部部长Ivan Scerbo，俄罗斯运输部长Igor Levitin，立陶宛运输与通讯部长Eligijus Masiulis以及其他公务人员，还有来自10个国家的公司参加了本次活动，增加了本次活动的分量。该论坛进行了近一百场报告、专题讨论会和全体会议。其涉及的主题有运输物流，信息技术，公共运输活动，以及改善基础设施和运输方式。

白俄罗斯交通部长Ivan Scerbo表示他很高兴听到他们最终已成功地将该国的运输和物流结合起来。他说：“前几年，对于白俄罗斯的物流情况大家知之甚少。当我捍卫我第二篇论文的时候，物流还是很少被了解到。今天，我们有我们的货代 - 物流专家和运输 - 物流专家。”Ivan Scerbo部长很高兴收到东西运输走廊主席Algirdas Sakalys的邀请来加入该协会。该协会的目标是 - 发展国际间东、西方国家贸易和商业的运输走廊。正如在A.Sakalys的报告中提到的，1796年全球11个国家的公司加入了该组织。



Shiptec China 2010(大连)

其中最大、最引人注目、最有趣的活动是去年的Shiptec China 2010，暨第七届中国大连国际海事展览会。位于黄海之滨的大连是一个现代化的港口城市，拥有650万人口，是辽宁省第二大的年轻城市。其创建于1898年，类似上海和香港的商业中心，是一座拥有更加小巧的非中式建筑的现代化城市。

大连由俄国为中国创建，命名Dalnyj(远)，以作为跨越西伯利亚干线的主要港口。

1904至1905年，俄罗斯于日俄战争中战败，失去了这座城市。日本管理后命名为Dairen。二战后，城市由中国与俄罗斯共同管理，称旅大市。后来，这座城市完全由中国管理，命名为大连。

1984年以来大连对国外投资敞开大门，并快速发展。造船，船舶修理等重工业普遍存在于此。

自1998年以来，在东北亚最大的海事盛会 - 中国大连国际海事展览会暨国际航运、造船、港口、船舶设备、海洋技术和工程展览会每两年在大连举行。之前的名称叫做Shiport China，但2010年当活动扩大以来，覆盖越来越多的航运业领域，更名为Shiptec China。

在装备精良的世界博览中心，超过700家公司在超过3万平方米的展馆内展开了他们的商业活动。中国、韩国、日本、挪威、丹麦和芬兰的国家展团在展览大厅里，通过举办技术讲座和举行会议，展示了其航运业的发展，及海洋技术方面取得的耀眼的新成就。韩国展区自己的展馆面积，都有在明斯克举办的哈萨克斯坦过境运输(阿拉木图)的展览会整个的面积那样大了。在韩国展区共有82个展位。

三天的时间里，共有15000位专家参观了Shiptec China展会。

“大连市经济增长与发展，与海港

和造船工业的发展密切相关。Shiptec China展览清楚地标明大连是中国的国际航运中心和造船基地”，大连市市长表示。

“我们很高兴Shiptec China吸引了越来越多的参与者和参观者的目光。这种对中国航运和造船业公司展览就像一个向世界敞开的大门。这是一个交流信息，寻找新的合作伙伴的极好机会。不论现在还是未来，中船重工(中国船舶重工集团公司)都将支持这项活动”。- 中船重工主任李昌尹这样保证。

“我们公司参加了历届Shiport China的展览。我见证了这个展览快速地由区域活动成长为国际级别的活动。我看到它发展中的重大机遇。本次活动的组织者在尽最大努力，使Shiptec China成为东北亚最具影响力的展览会。”中国航运最大的挪威设备供应商，17国挪威集团总监Martin Nickelsen说。

STX 大连造船厂总裁 Chung Gwang 表示，大连将成为世界上最重要的造船业的地点，Shiptec China 将汇聚全世界最好的专家。

2010年海事科技峰会(大连)

40多个不同的会议和研讨会在展览期间举办。

一年一度的海事科技峰会(MTS)今年恰逢Shiptec China展览会，2010年海事科技峰会与展览会一道取得了成功，带来了很大的影响。

200多名著名人士 - 科学家和来自世界各地的从业者们，在大会上展示了他们的科学成就，讨论了海洋技术的发展，能源的更新，气候变化对行业的影响以及其他多边贸易体制问题。国际波罗的海海事委员会副秘书长 Lars Robert Pedersen，澳大利亚Robert Clifford 博士，英国Fai Cheng 博士，加拿大蓝能源

公司Martin Burger发表了演说，并与其他众多专业人士进行了有趣的见面与交流。

这次会议是学习最新新奇海事技术的极好机会。

“我们希望为航运业创造一个平台，使本地和国际人士能直接沟通，交流思想，预见新的业务，开展可能的合作”，海事科技峰会的负责人梅晓丹在欢迎致辞中这样说道。

主办单位希望2011年以“低碳时代衡量海事的新尺度”为主题的海事科技峰会获得更大的成功。他们打算组织90多个港口、航运、造船及其他方面的航运业单位，就可持续发展领域进行学术会议，讨论和演讲。

本次活动将于9月23-25日在韩国釜山市举行。

中国造船业

展览及会议的参与者第二天可以参与去西安市的远足之行，也可以参加中国船舶重工集团公司、大连造船厂和长兴岛工业区之旅。根据杂志《海》中国区代表Betty Chen推荐的参观路线，我们选择了后者。

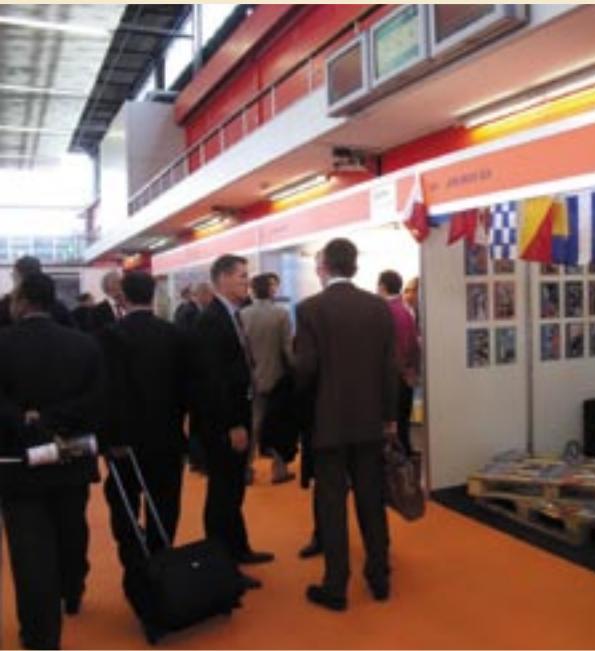
中国造船工业总公司(中船重工)和中国国家造船总公司(中船)是中国最大的两个造船企业集团。

来到中船重工，我们先观看了一部有关这家大型造船厂的电影。这部电影无中文字幕，公司的专家同时用中文和英文对电影进行讲解。他说将带领我们到船厂参观，但出于安全角度考虑，希望我们不要拍照。

这家造船厂是巨大的。我们在船厂里绕来绕去。我们看到很多人在船舶各个独立的部位上工作，正在造船。

这令人印象深刻。在该公司建的船舶非常巨大，我们看后觉得震惊。

中船重工位于中国北方，有96个公司，超过30万人在那里工作。中船重工是>



中国船舶和船舶设备的最大生产厂家。船厂企业建造不同用途和大小的船舶，包括商业、科研、军事舰艇和多达30万载重吨的潜艇。该船厂建造的船舶出口到世界50多个国家和地区。

然后我们去了大连长兴岛工业区。

在高速公路两边，可以看到被划分成区域的巨大的海水养殖基地。在那里生长着大连人引以为豪的海鲜，这是大连人分发给游客的宣传册。

我们遇见充满活力的大连长兴岛工业区管理处副主任李惠民，他用完美的英语向我们展示了岛内发展的情况。这不仅仅是一个概念，沿岛旅行让我们亲眼所见这些真实而强大的工程建设。我们花了一个多小时，驱车沿石油和天然气站的建设现场参观。

我们在一家雅致的酒店品尝当地海鲜，与该岛屿当地政府的代表交谈。

我把我们的杂志《海》送给李惠民副主任，当他看到这本在立陶宛出版，但却有中文内容版面的杂志时，十分惊喜。

CHaINA2010现场活动(上海)

全球供应链管理委员会于11月17-18日在中国商业中心上海举行了现场活动，汇聚了350名世界知名公司的行业代表，以及50位有影响力的演讲者前来出席。他们分为13个不同的组，积极讨论，并提出最佳的解决方案，来解决如何提高物流链之间的相互关系，提高各链条企业的活动能力，在复杂的经济环境下创造商业条件。

这次活动组织得无可非议。民主精神的创造性在那里徘徊。现代技术被用于讨论的组织和管理。如果在听取这次会议的当场有任何问题，参加者可通过发送短信，将问题发到给定的电话号码上。这些问题将在屏幕上显示，演讲者将回答这些问题，或与问题提出者进行

讨论。

在这次活动上，CHaINA还进行了颁奖仪式，颁发了最佳供应链管理模式创新企业奖。

与许多其他奖项倾向于物流服务供应商和航运公司不同，CHaINA的奖项着眼于生产者和零售贸易品牌拥有者。

获奖者通过互联网进行公众投票评选，六个公司成为获得者。

中国最佳供应链IT解决方案奖颁发给了博世中国S.C.A.N项目的SupplyOn。SupplyOn系统建立了博世与所有供应商之间的网络平台，使他们能够分享购买信息，提供预报。以创造完全透明的采购交易。目前，已有200个供应商通过SupplyOn连接到博世中国。

中国年度最佳供应链咨询合作伙伴奖授予实施了联合利华中国U2K2方案的资源全球专业人士。经过5个月，在2010年7月3日，资源管理顾问小组已成功地管理了系统，将库存从遗留系统转移到了SAP。联合利华的55个仓库都实施了此项方案，避免了出现任何商务混乱的出现。

中国绿色供应链奖选择的是戴尔的绿竹供应链。为了减少碳足迹，戴尔连同Unisource全球解决方案供应商一起，用竹子取代了以化石燃料为基础的聚合包装材料。原料的竹子来源于江西省森林，主要遵循森林管理委员会的标准。自2008年以来，节省了18,200,000万英镑的包装，使57%的包装材料得到绿化，戴尔在其供应链上进行了真正的革命。

最佳第三方物流供应链服务商奖项颁发给了开发2010年高露洁中国交货计划系统(DSS)项目的TOLL。通过DSS项目，TOLL已经能够减少24%的质量单据，减少了21%的运输需求，同时增加高露洁72%的数量订单。

这项活动的成功，已由其主办单位公司的创始人、全球供应链管理委员会总监Max Henry预知。他花了20年的

时间，在亚洲国家工作；最近十年是在中国。在创造供应链和物流解决方案方面，他起到了积极的作用。不仅在中国，Henry还在印度和越南十分努力地发展全球供应链管理委员会。

多式联运2010(阿姆斯特丹)

在欧洲最重要的事件之一是航运联运，并且他在几乎失去其重要性前，又获得了重生。

集装箱技术会议(CTC)的活动始于1976年，而且这一活动已经成为一个强大的多式联运解决方案提供者。但是，近几年来对多式联运意义已经变得很差，参加者和倡导者的人数已减少到一个普通的集装箱展览会的水准，甚至2009年在西班牙巴塞罗举行的那次展会，开展几个星期前被取消。

不过，归来的阿姆斯特丹多式联运2010让其参与者和倡导者感到惊喜，这是十年来人数最多一次，参与者来自80个国家。

当然，活动的迷人糖果免费赠送给参与者，也许是巴塞罗那活动给企业带来的经济损失做出的补偿。会议在展区分三部分召开，它确实吸引了来自世界各地的优秀专家高度重视，来到这里作报告。

可以声明，2010年多式联运又名副其实了。它不仅局限于集装箱业务的活动，还有港口、铁路、公路运输和物流公司。他们都在阿姆斯特丹举行着自己的活动。在知名欧洲公司的旁边，正是在积极工作的亚洲和美洲大陆的代表们。

这样的变化被参与者和展会的参观者高度评价。

“这是一个来会见同事和该行业的合作伙伴的极好机会，”瑞典铁路公司Hector Rail的Mats Nyblom这样说到。

来自加拿大Elgin Bolt谈到2010欧洲多式联运时说：“我来这里寻找机会，与欧洲做生意。但我没有意识到的是，这里有来自世界各地的优质参展商和参观者。我已经接触到了很多优秀的联系人，2011年在汉堡的活动我也一定会去！”印度的Sanjeev Bose强调，这是一个真正严密组织的活动，能够听到理智的见解。

“行业的复苏迹象清晰可见。上次活动之后，欧洲的经济基本上已经改变。我认为现在是为企业领导人创造见面以满足业务发展计划的合适时机，多式联运就是一个良好的平台。我们预计，下次于2011年11月29日至12月1日在德国汉堡举行的活动，对于参与者、游客和嘉宾来说都会更加有趣，更加成功”。活动负责人Phil Hunter表示。

6th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2011



Sheraton Park Hotel and Towers, Chennai, India
Thursday 05 and Friday 06 May 2011

Supported By



• Technical Site Visit • 44 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 400 International Participants • Networking Welcome Reception

Official Hotel and Venue



Name Tags Sponsor



Lanyards Sponsor



- Recent Developments of Containerised Infrastructure Development in Southern Asia
- Key Success Factors For Wireless Productivity
- Challenges in Financing Infrastructure Development Projects in Southern Asia

- 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

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

Our business scope contains (我们的业务包括) :

- I. Documents translation(文件翻译)
- II. Chinese/English website construction (中英文网站制作)
- III. Chinese/English business website analysis (中英文商务网站分析)
- IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)
- V. Chinese/English E-Conference & Exhibition (中英文电子会议/展览)
- VI. Chinese/English E-Cooperation (中英文电子商务合作)



Tel/Fax: 86-411-82649832 • E-mail:info@ebizchina.net

• Add: 50 You Hao Road, Zhongshan District, Dalian, China. • P.C.: 116001



Speed Quality Skills



S. Jokuzis publishing-house that recently has celebrated its 20 year jubilee, is the first private publishing-house, which started its activities just after the restoration of Independence of Lithuania and is very well known not only in Lithuania but also in Europe. The publishing-house is a member of Lithuanian Publishers, Klaipeda Industrialists Association and Klaipeda Trade, Industry and Crafts Chamber.
The owner of the publishing-house Saulius Jokuzis talks about the peculiarities of the business.

- Publishing activity is the truest chronicle of the country history. What events do you consider as the most important ones that determined the development of your business and Lithuanian business on the whole?

The most important event in Lithuania was the Restoration of Independence. It opened a lot of roads and a person was able to realize and give sense to himself having joined his accumulated knowledge and skills. Working in press and being aware of the regrettable quality of polygraph I was interested in polygraphic technologies and thought that everything might be done much better. Long ago I dreamt to have a publishing-house and prove that Lithuanian polygraphy might be no worse than that of Denmark, Sweden or Germany.

During twenty years of activities, though I started from zero, I managed to do it.

- What is the credo of your business that helps you not only to survive in a complicated publishing environment but also to expand the business in Europe?

- We hold on to three principles: speed, quality, skills. It has opened a door to us to the old traditions and to West European countries having modern printing technologies.

And we are thankful to our cli-

ents for that. After the Restoration of Independence of Lithuania there were founded shipping, port and logistics companies in Lithuania and they needed to present their services abroad. The publications forming their image could not be worse than their competitors'. The clients raised very high requirements. While working with such companies as Klaipeda State Seaport Authority, LISCO, KLASCO and others we grew and improved ourselves.

Cooperating with one of the most significant polygraphic equipment suppliers - German company Heidelberg - we acquired different printing, cutting and other machines, therefore, we are able to offer especially qualitative production.

Finish, Danish and Swedish companies print their publications with us as we are able to propose good quality for attractive price.

- The period of financial crisis has corrected marketing activities of the companies. Saving finds they

first of all refused promotion and brand creation expenses. This statement, that has ruined quite a lot of publishing companies even if the financial situation is getting better, remains rather popular. How do your marketing specialists manage to interest companies in the importance of brand? Is the



approach of the companies to this matter changing?

- We were to reorient our publishing according to the demands of the clients. They have become more personalized. The companies that give orders for their publications

wish to reach a concrete or a potential partner and propose only those services that are necessary namely for him. We try to guess what is necessary for each client and suggest a product created personally for him. Therefore, we are to know the client very well. New digital printing technologies allow executing such personalized orders quickly and qualitatively.

Though the editions of the publications have drastically decreased, the number of orders has increased.

- What are the future plans of your publishing-house?

- The advantages of digital polygraph and the Internet allow expanding our activities in order to come closer to the client and shorten the publishing time. For this we invest into modern technologies and people.

- Do you intend to propose your services to the other regions as Asian markets for example?

- We present our production to different international markets. Our publishing-house participates in international publishing exhibitions and book fairs. We are open for cooperation with all the clients to whom our services are interesting.■





速度 质量 技能

最近，S.Jokuzis出版社举行庆祝成立20周年纪念日活动。这是立陶宛恢复独立后第一家开始运营的私营出版社，不仅在立陶宛，而且在整个欧洲都非常有名。该社还是立陶宛出版社，克莱佩达工业家协会和克莱佩达贸易、工业和工艺品商会的成员之一。

- 出版业活动记载着一个国家最真实的编年史。您认为，整体而言，什么事件在决定您的业务发展和整个立陶宛在国家商业发展上起了最重要作用？

最重要的事件是立陶宛恢复独立。它开辟了很多机会，让个人能够实现自我，让个人积累的知识和技能变得有意义。我在出版行业工作并注意到那些令人遗憾的复写器的质量。我对复写技术感兴趣，认为每件事都可以做得更好。很久以前，我梦想着有一个出版社来证明立陶宛印刷业可能并不比丹麦，瑞典和德国的差。

在二十多年的经营活动中，虽然我从零点开始，但是我想方设法做到了。

- 是什么可以帮助你树立起企业信条，使你不仅生存在一个复杂的出版环境中，而且要把业务扩大到欧洲？

我们坚持三个原则：速度、质量、技能。它开启了我们的传统和西欧国家现代印刷技术的大门。

而且我们非常感谢客户。恢复独立的立陶宛建立有航运、港口和物流公司，他们需要平台在国外展示他们的服务。那么树立他们形象的出版物就不能比竞争对手的出版物差，于是客户提出了非常高的要求。在与克莱佩达国家海港管理局，利比里亚钢铁公司，KLASCO和其他此类公司合作的过程中，我们得到了成长，提高了自己的水平。

我们要求有不同的印刷，切纸等设



备。所以我们和德国海德堡公司，一家最重要的印刷设备供应商进行合作。因此，我们能够提供特别优质的生产服务。

- 金融危机的时期已经改变了公司的营销活动。储蓄使得他们都拒绝推广活动，拒绝为打造品牌而开支。这个观念毁了不少出版公司，即使财政状况好转很多，此观念仍然占据很多人的思想。你的品牌营销专家们该如何让人对品牌

产品产生兴趣？公司该对此事改变态度吗？

- 我们会根据客户的需求重新调整我们的出版。他们变得更加人性化。公司希望通过印刷物寻找具体的潜在客户并且仅要求获得那些他需要的服务。我们尝试去猜测什么是客户所需要的，然后为其量身定制产品方案。因此，我们要非常了解客户的需求。新的数字印刷技术允许这样的人性化命令在保证速度和质量的前提下得以执行。

虽然刊物的版数有大幅度下降，但是订单数量增加了。

- 您出版社未来的计划是什么？

- 复写器的优势和互联网的应用让我们的活动得以扩大，以便更接近客户，缩短了出版时间。为此，我们在现代技术和人才的使用上加大了投入。

- 你打算把您的服务推向其他地区吗，比如亚洲市场？

- 我们根据不同的国际市场提出我们的产品方案。我们的出版社参与国际展览和书展。我们愿意与所有的对我们服务感兴趣的客户进行合作。 ■

展览 | 会议 | 港口参观 | 社交联谊 | 创新论坛

TOC
ASIA
www.toc-events.com

码头运营
商免费
参加！



2011年3月15-17日
天津滨海国际会展中心BICEC | 天津 | 中国

TOC Asia 2011亚洲码头运营商会议

亚洲日益变化的需求链
为全球现况精心打造的新物流

中国港口的未来 | 码头业的明天 | 集装箱供应链 | 开拓中国



演讲嘉宾

- Alex Chu, 香港大昌行集团有限公司名誉主席和执行官
- Ross Clarke, APM码头有限公司, 新港设计及运作总监
- Michael Dekker, TCB集团商务部经理
- Pamela Tung, 东方海外OCCL跨大西洋贸易总监

免费参观

新

广阔的
交易展览平台

您将了解和受益来自国际和国内行业内优秀企业所展示的全新卓越产品和服务。

码头运营商, 航运公司和承运人请在以下网址进行免费参会注册:
www.tocevents-asia.com/terminaloperator

详情请登录: www.tocevents-asia.com

大会更新信息、预定您的展位或参会席位, 请联系:
王瑾瑾 | 电邮: tocevents@chinaintelligenceonline.com | 电话: +86 136 6971 6755

主办方:



集装箱码头赞助商:



港口合作伙伴:



码头运营商合作伙伴:



支持:



战略合作伙伴:



中方合作伙伴:



China Intelligence Online
Intelligent Business in China



ufi
Approved Event

16-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

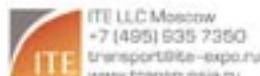
ТРАНСРОССИЯ

26-29 АПРЕЛЯ 2011
МОСКОВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

8 национальных павильонов
32 страны-участницы
506 экспонентов
12.400 посетителей
18.185 м² экспозиции



Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transportite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

Генеральный
спонсор:



PLASKE
ПЛАСКЕ
Группа компаний

Генеральный
информационный партнер:

РНД-партнер

Стратегический
медиа-партнер:

TRANSPORT

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru



國際商業雜誌

TRANSPORTAS • LOGISTIKA • ENERGETIKA • MOKSLAS IR INOVACIJOS • APLINKOSAUGA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE AND TECHNOLOGY • ENVIRONMENT

TRANSPORTAS • LOGISTIKA • ENERGETIKA • MOKSLAS IR INOVACIJOS • APLINKOSAUGA

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE AND TECHNOLOGY • ENVIRONMENT

TRANSPORTAS • LOGISTIKA • ENERGETIKA • MOKSLAS IR INOVACIJOS • APLINKOSAUGA

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE AND TECHNOLOGY • ENVIRONMENT

TRANSPORTAS • LOGISTIKA • ENERGETIKA • MOKSLAS IR INOVACIJOS • APLINKOSAUGA

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE AND TECHNOLOGY • ENVIRONMENT

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE AND TECHNOLOGY • ENVIRONMENT

TRANSPORTAS • LOGISTIKA • ENERGETIKA • MOKSLAS IR INOVACIJOS • APLINKOSAUGA

Под флагом ОБСЕ

Балтийское море – ворота в Евразию

Казахстанский дух Азиады

Роль Китая в международном бизнесе

Su ESBO vēliava

Baltijos jūra – vartai į Euraziją

Kazachstano dvasia Aziadoje

Kinijos vaidmuo tarptautiniame versle





БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

при поддержке Минэнерго РФ, Администрации Санкт-Петербурга
19 - 20 мая 2011г., Санкт-Петербург, Россия

Цель конференции - осветить текущую и прогнозируемую конъюнктуру рынков, генерирующих балтийский транзит и обслуживаемых балтийским транзитом, политические и экономические факторы, влияющие на формирование и изменение транспортных потоков, существующие технические мощности по транзиту и перевалке и коммерческие показатели использования различных направлений, варианты оптимизации логистики.

Экспортные направления и рынки. Транзитные маршруты

- ◆ Экспорт нефти и нефтепродуктов из Восточной Балтики. Продуктовые рынки
- ◆ Роль транспортного коридора Западная Европа - Западный Китай в развитии Балтийского транзита
- ◆ Поставки мазута и дизельного топлива через порты Балтийского бассейна

Торговля нефтью и нефтепродуктами в регионе

- ◆ Арбитражная торговля из Балтийского региона
- ◆ Анализ спроса и предложения на нефтепродукты в регионе
- ◆ Особенности ценообразования. Тарифные ставки и пошлины
- ◆ Развитие рынка бункерного топлива

Стратегия и перспективы развития Балтийского региона

- ◆ Конкурентная ситуация в области транспортировки нефтепродуктов через порты стран Балтии
- ◆ Россия - перспективы развития собственных перевалочных мощностей
- ◆ Новые торговые маршруты. Казахстанский продуктовый экспорт

Развитие перевалочных мощностей региона. Порты

- ◆ О стратегических приоритетах в развитии портовых нефтеотгрузок – программа рейдовой перевалки грузов
- ◆ Рынок услуг по перевалке нефтепродуктов
- ◆ Объемы загрузки терминалов Балтийского региона
- ◆ Решение проблемы недостатка мощностей для перевалки нефтепродуктов
- ◆ Обзор портов России, Прибалтики, Польши - ключевые игроки и объемы

Региональная транспортная инфраструктура

- ◆ Анализ транспортной инфраструктуры региона для поставок нефтепродуктов
- ◆ Железнодорожная инфраструктура Балтии
- ◆ Развитие припортовой транспортной инфраструктуры
- ◆ Морской транспорт – обзор танкерного рынка и динамика ставок фрахта

Контактная информация:

Менеджер проекта - Мирошниченко Елена
Tel: +44 208 349 1999
Fax: +44 208 349 2999
elena_m@ccapital.co.uk

СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

55 Слово издателя

Под флагом ОБСЕ

Leidėjos žodis

Su ESBO vėliau



56

Независимому Казахстану – 20 лет

Построим будущее
вместе!

Nepriklausomam Kazachstanui – 20 metų

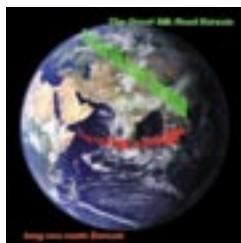
Sukursime ateitį
kartu

58 Мировая экономика

Роль Китая в международном
бизнесе

Pasaulio ekonomika

Kinijos vaidmuo tarptautiniame
versle



62 Прогнозы экономики

Форсайт – Евразия 2030

Ekonominis prognozės

Forsaitas – Eurazija 2030

68 ОБСЕ – Литва

Приглашаем на конференцию
«Балтийское море – ворота в
Евразию»

ESBO – Lietuva

Kviečiame į konferenciją „Baltijos jūra
– vartai į Euraziją“



75 Практика бизнеса

Казахстан осуществляет
транспортную стратегию

Verslo praktika

Kazachstanas įgyvendina transporto
strategiją

78 Независимому Казахстану – 20 лет

Казахстанский дух Азиады

Nepriklausomam Kazachstanui – 20 metų

Kazachstano dvasia Aziadoje

81 Грузы

Грузооборот портов восточного
побережья Балтийского моря

Krova

Baltijos jūros uostų krova

68 ОБСЕ – Литва

Приглашаем на конференцию
«Балтийское море – ворота в
Евразию»

ESBO – Lietuva

Kviečiame į konferenciją „Baltijos jūra
– vartai į Euraziją“



83 Взгляд

Слово крепче печати

Požiūris

Žodis tvirčiau už antspaudą



86 Airail

Почему спорт важен для
транспортной инфраструктуры?

Kodėl sportas svarbus transporto
infrastruktūrai?

88 Международные мероприятия

Признаки оживления экономики

Tarptautiniai renginiai

Ekonominis atsigavimo ženklai

95 Практика предпринимательства

Скорость. Качество. Квалификация

Verslo praktika

Greitis. Kokybė. Kvalifikacija

**Tarptautinis
verslo
žurnalas**
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

Plėtros direktorė
Liana Mogišaitė
Mob. tel. +37062071030
El. paštas: liana@jura.lt

Vyriausioji finansininkė
Danutė Grazelienė
Mob. tel. +370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė
Dainora Petreikytė
Mob. tel. +37068636888
El. paštas: dainora@jura.lt

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova, Karina
Grigoreva, Betty Chen, Crystal Yan

Korektoriai-stilištai
Regina Tutinienė, Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

Kazachstane, Almatoje
Svetlana Maslenikova
El. paštas: sales@tnlika.kz

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

Kazachstane, Karagandoje
Tatjana Ivanova

Voinov internacionalistov g. Nr. 31,
Karaganda
Tel. +77015330640
E-mail: lituanica@mail.kz

Ši numerij iliustravo
Andrius Pelakauskas, Natalija Sartison
Milda Manomaitytė

Viršelis
Džojos Gundos Barysaitės

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spausuvė Vilniuje
Redakcija rankraščiu 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



КАЗАХСТАНСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА ПО ТРАНСПОРТУ
И ЛОГИСТИКЕ

www.transkazakhstan.kz

ТРАНЗИТ - ТРАНСКАЗАХСТАН

21-23 сентября 2011

Астана, Казахстан

ОРГАНИЗАТОРЫ:



МВК "Атакент-Экспо" (группа казахстанских компаний)
Тел: +7 (727) 258 25 35; Факс: +7 (727) 275 13 57
E-mail: manager@atakent-expo.kz; atakent-expo@mail.ru

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
и коммуникаций
Республики Казахстан

Под флагом ОБСЕ

Сильный, богатый и могущественный повелитель азиатских степей и маленькая, хрупкая, ранимая, творческая и амбициозная дочь Балтики.

Такими метафорами можно охарактеризовать два государства, вливающихся в евроазиатскую целостность: Казахстан и Литву, которые в последние годы история связала тесными узами.

Казахстан первым из бывших советских республик, первым среди азиатских государств в прошлом году председательствовал в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Он поставил перед собой серьезную задачу: после одиннадцатилетнего перерыва организовать в столице Казахстана Астане саммит 56 стран-участниц ОБСЕ, продемонстрировав миру определенную перегруппировку политических сил и перенос центра тяжести на Восток, а также возможность новых отношений между государствами.

Саммит ОБСЕ, на который прибыли президенты 28 стран, 10 глав правительств, 14 министров иностранных дел и делегации других высокопоставленных лиц более чем из семидесяти стран, показал влиятельность и силу Казахстана, пропагандирующего толерантность и крепущего быстрыми темпами.

Саммит ОБСЕ, который благословил Папа Римский, впервые за одиннадцать лет принял декларацию о безопасности сообщества.

Принятая в Астане декларация расширила понятие безопасности, которое с самого основания ОБСЕ (в 1975 г.) представляло собой концепцию безопасности Европейского дома «от Атлантики до Урала» и позднее расширилось до концепции «от Ванкувера до Владивостока». В Астане было утверждено новое понятие безопасности сообщества – «от океана до океана», имея в виду формирование единого пространства безопасности между четырьмя океанами: от Атлантического до Тихого и от Северного Ледовитого до Индийского океана.

По убеждению Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева, эта декларация будет хорошим стартом для формирования Евроатлантической и Евроазиатской структуры безопасности.

В этом году Литва переняла у Казахстана председательство в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе и готова продолжать начатые инициативы. В 2010 г. одним из приоритетов председательствования Казахстана в ОБСЕ на экономическом уровне была транспортная тематика. Проведенная именно на эту тему в прошлом году в Алматы конференция «Роль логистики на путях Азия - Европа», одним из организаторов которой был журнал JŪRA MOPE SEA, и начала марафон мероприятий председательства Казахстана в ОБСЕ.

Посол Литовской Республики Витаутас Наудужас, назначенный специальным представителем Казахстана – председателя ОБСЕ – по вопросам транспорта, сказал, что во время председательства в ОБСЕ Казахстан очень высоко поднял планку, и Литве придется постараться удержать этот уровень.

По мнению Президента Литвы Даля Грибаускайте, Казахстан успешно связал мотивацию, ресурсы и интересы, таким образом сумев расшевелить ОБСЕ.

Она убеждена, что Литва будет в силах продолжать работу, начатую Казахстаном.

Литва готова сплотить свои интеллектуальные и организационные силы для сохранения заданного тона, не позволить погаснуть разгоревшейся активности в деятельности ОБСЕ.

Такой настрой поддерживают правительство и предпринимательские структуры Литвы. Они готовы продолжать начатое продуктивное сотрудничество с государственными инстанциями и бизнес-ассоциациями Казахстана по вопросам транспортной политики.

С этой целью 15-16 июня с.г. в Клайпеде (Литва) пройдут международная конференция по вопросам транспорта и логистики «Балтийское море – ворота в Евразию» и вручение наград международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров».

Конференция будет проходить под патронатом Литвы – нынешнего председателя ОБСЕ.

Искренне ваша –
Зита Таллат-Кялпшайтė,
издатель журнала

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja

Su ESBO vėliau



Stiprus, turtingas bei galingas Azijos stepių valdovas ir maža, trapi, pažeidžiama, kūrybinga bei ambicinga Baltijos dukra.

Tokiomis metaforomis galima apibūdinti dvi valstybes, išsiliejančias į Eurazijos visumą: Kazachstaną ir Lietuvą, kurias pastaraisiais metais istorija susiejo glaudžiaus saitais.

Kazachstanas pirmasis iš buvusių sovietinių respublikų, pirmasis iš Azijos valstybių pernai pirmininkavo Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO).

Kazachstanas iškėlė sau rimitą iššukė – po vienuolikos metų pertraukos sostinėje Astanoje susitikimą, pademonstruodamas pasauliu tam tikrą politinių jėgų persigrupavimą ir svorio centro pasistumėjimą į Rytus bei naujų santykų tarp valstybių galimybę.

ESBO samitas, į kurį atvyko 28 šalių prezidentai, 10 vyriausybų vadovų, 14 užsienio reikalų ministrų ir kitų aukštų pareigūnų delegacijos daugiau nei iš septyniasdešimties šalių, parodė Kazachstano – toleranciją propaguojančios ir sparčiai stiprėjančios Azijos valstybės – įtaką ir jėgą.

ESBO samitas, kurį palaimino Romos Popiežius, pirmą kartą per vienuolika metų priėmė deklaraciją dėl bendrijos saugumo.

Astanos deklaracija išplėtė saugumo sąvoką, kuri nuo ESBO susikūrimo (1975 m.) pradžios apėmė bendrą Europos namų „nuo Atlanto iki Uralo“ saugumo koncepciją, vėliau išsiplėtojusią iki koncepcijos „nuo Vankuverio iki Vladivostoko“. Astanoje buvo įtvirtinta nauja bendrijos saugumo sąvoka – „nuo vandenyno iki vandenyno“, turint galvoje vieningos saugumo erdvės suformavimą tarp keturių vandenynų: nuo Atlanto iki Ramiojo ir nuo Šiaurės Ledinuotojo iki Indijos vandenyno.

Kazachstano Prezidento Nursultano Nazarbajevo įsitikinimu ši deklaracija bus geras startas Euroatlantinės ir Eurazijos saugumo struktūros formavimui.

Lietuva šiaisiai perėmė iš Kazachstano pirmininkavimą Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai ir yra pasirengusi testi pradėtas iniciatyvas.

2010 m. vienu iš Kazachstano pirmininkavimo ESBO prioritetų ekonominėje dimensijoje buvo transporto tematika. Būtent šia tema pernai Almatyje surengta konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“, kurios vienas iš organizatoriu – žurnalas JŪRA MOPE SEA – pradėjo Kazachstano pirmininkavimo ESBO renginių maratoną.

Specialiuoju Kazachstano – ESBO pirmininko – atstovu transporto klausimams paskirtas Lietuvos Respublikos ambasadorius Vytautas Naudužas sakė, kad pirmininkaudamas ESBO Kazachstanas labai aukštai pakélé karTEL ir Lietuvai teks pasistengti išlaikyti ši lygi.

Lietuvos Prezidentės Dalios Grybauskaitės nuomone, Kazachstanas sėkmingesnai susiejo motyvaciją, išteklius ir interesus, taip sugerbédamas išjudinti organizaciją.

Ji įsitikinusi, kad Lietuva pajėgs testi Kazachstano pradėtą darbą.

Lietuva pasirengusi sutelkti savo intelektines ir organizacines pajėgas išlaikyti užduotam tonui, neleisti užgesi įsižiebusiam ESBO veiklos aktyvumu.

Tokį nusiteikimą palaiko Lietuvos Vyriausybė bei verslo struktūros. Jos pasirengusios puoselėti pradėtą produktyvų bendradarbiavimą su Kazachstano valstybinėmis institucijomis ir verslo asociacijomis transporto politikos klausimais.

Tuo tikslu šių metų birželio 15-16 dienomis Klaipėdoje rengiama tarptautinė konferencija transporto ir logistikos klausimais „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ bei tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Veijų rožė“.

Konferencija vyks globojant Lietuvai – dabartinei ESBO pirmininkei.



Двадцатый год Независимости

В декабре 1991 года, выбрав своими стратегическими целями устойчивость и успех, мы пошли вперед, создавая новые программы развития для каждого нового этапа.

Моим Указом 2011 год объявлен Годом 20-летия Независимости. «20 лет мира и созидания» – такой девиз нашего юбилея. За годы Независимости сформированы базовые ценности казахстанского пути – Свобода, Единство, Стабильность, Процветание.

Мы ставили амбициозные цели и достигали их.

Приведу лишь один интегрированный показатель прогресса страны.

В 1994 году ВВП на душу населения составлял чуть более семисот долларов. К 1 января 2011 года он вырос более чем в 12 раз и превысил 9 тысяч долларов США. Мы рассчитывали достичь такого уровня только к 2015 году. Мировой опыт показывает, что в первые 20 лет независимости ни одна страна не достигала такого результата.

К 2020 году мы должны достичь следующих показателей.

Рост ВВП – не менее 30 процентов. Рост в перерабатывающих отраслях будет превышать или достигнет уровня добывающих отраслей. Активы Национального фонда составят не менее 30 процентов ВВП. Отечественные и иностранные инвестиции в несырьевые секторы экономики увеличатся не менее чем на 30 процентов. Доля малого и среднего бизнеса в ВВП составит 40 процентов. Численность населения приблизится к 18 миллионам человек. Доля квалифицированных специалистов составит 40 процентов. Уровень безработицы снизится до 5 процентов. Производительность труда в сельском хозяйстве увеличится к 2014 году в 2 раза, к 2020 году – в 4 раза. В аграрном секторе будет реализован беспрецедентный проект по развитию мясного животноводства. Уже в 2016 году экспорт мяса составит 60 тысяч тонн, что равноценно экспорту 4 миллионов тонн зерна. Государство выделит на эти цели 130 миллиардов тенге кредитных ресурсов.

Сильный бизнес – сильное государство

За три года наша страна сразу на 45 пунктов улучшила показатель в мировом антикоррупционном рейтинге. По этому индексу мы на лучших позициях во всем СНГ. Эта работа будет продолже-

продукции в страны Таможенного союза увеличился на 52,4%. При этом прирост таможенных пошлин в бюджет составил 25 %.

Все это объективно показывает, что Таможенный союз – это очень прагматичный и конкретный проект, который решает экономические задачи наших стран.

писи в поддержку референдума, а также инициаторам акции. Народная инициатива показала неугасающую гражданскую активность казахстанцев. Это свидетельствует о наличии большого потенциала развития и прогресса.

Азиатский вектор внешней политики Казахстана

При этом я заявляю, что во внешней политике мы обеспечим стабильность наших обязательств по всему миру инвесторам, бизнес-сообществу. Наша политика будет соответствовать надеждам и ожиданиям всех наших партнеров.

Казахстан останется приверженным быстрому эффективному развитию Таможенного союза России, Казахстана и Беларусь.

Мы будем развивать сотрудничество со странами СНГ.

Мы предлагаем нашим европейским партнерам совместно разработать и принять в многостороннем или двустороннем формате Энергетическую хартию «Казахстан–ЕС: 2020». Это обеспечит гарантии стабильности поставок энергоресурсов на европейские рынки, развитие трубопроводных систем.

Казахстан продолжит работу, начатую по урегулированию конфликтов в рамках председательства в ОБСЕ.

Мы остаемся лидерами в сфере глобальной ядерной безопасности. Казахстан предлагает принять ООН Всеобщую декларацию безъядерного мира.

В нынешнем году Казахстан возглавит Организацию «Исламская конференция». Мы выдвинули инициативы по укреплению диалога Запада и исламского мира.

Председательство в ОИК должно усилить азиатский вектор внешней политики Казахстана. В июле нынешнего года в Астане состоится юбилейный саммит Шанхайской организации сотрудничества. ШОС создана при нашем активном участии, и мы должны сделать все необходимое, чтобы она укреплялась.

Все это станет важным вкладом Казахстана в укрепление региональной и глобальной стабильности.

Из Послания Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана. Астана, 28.01.2011 г.

Построим будущее вместе!



на бескомпромиссно.

В докладе Всемирного банка Казахстан в 2010 году признан лидером по проведению реформ в интересах бизнеса. В мировом рейтинге стран с наиболее благоприятным бизнес-климатом Казахстан занимает 59-е место среди 183-х стран мира.

В прошлом году стартовал Таможенный союз Казахстана, России и Беларусь. Только по итогам 10 месяцев 2010 года объемы торговли с Россией и Беларусью выросли на 38%. Экспорт казахстанской

Мы максимально продвинулись в создании Единого экономического пространства.

Воля народа – превыше всего

Для меня и для всех нас сложилась непростая политическая коллизия в связи с общенародной инициативой о проведении референдума по продлению полномочий Президента до 2020 года.

Я искренне благодарен всем казахстанцам, поставившим свои под-



Sukursime ateitį kartu!

Dvidešimtieji Nepriklausomybės metai

1991 metų gruodį, pasirinkę savo strateginiais tikslais stabilumą ir sėkmę, nuėjome pirmyn, kurdamai naujas kiekvieno naujojo etapo programas.

Mano įsaku 2011 metai paskelbti Nepriklausomybės 20-mečio metais. „20 taikos ir kūrybos metų“ – toks mūsų jubiliejaus šūkis. Nepriklausomybės metais sukurtos bazinės Kazachstano kelio vertybės – Laisvė, Vienybė, Stabilumas, Klesėjimas.

Mes iškélėme ambicingus tikslus ir juos įgyvendiname.

Pateiksiu tik vieną integruotą šalies pažangos rodiklį.

1994 metais BVP vienam gyventojui siekė vos daugiau kaip septynis šimtus dolerių. Iki 2011 m. sausio 1 d. jis išaugo beveik 12 kartų ir viršijo 9 tūkstančius JAV dolerių. Mes tikėjomės pasiekti tokį lygį tik 2015 metais. Pasaulinė patirtis rodo, kad pirmą kartą per 20 nepriklausomybės metų nė viena šalis nepasiekė tokio rezultato.

Iki 2020 metų turime pasiekti tokį rodiklį.

BVP augimas – ne mažesnis kaip 30 procentų. Augimas perdirbimo šakose viršys arba pasieks gavybos šakų lygi. Nacionalinio fondo aktyvai sudarys ne mažiau kaip 30 proc. BVP. Šalies ir užsienio investicijos ekonomikos (ne žaliavų) sektoriuje padidės ne mažiau kaip 30 proc. Smulkiojo ir vidutinio verslo dalis BVP sieks 40 proc. Gyventojų skaičius priartės prie 18 milijonų žmonių. Kvalifikuotų specialistų bus 40 proc. Nedarbo lygis sumažės iki 5 proc. Darbo našumas žemės ūkyje iki 2014 metų padidės 2 kartus, iki 2020 metų – 4 kartus. Agrariniai sektoriai bus realizuotas beprecedentis mėsinės gyvulininkystės didinimo projektas. Jau 2016 metais mėsos eksportas sieks 60 tūkst. tonų, o tai prilygsta 4 mi-

lijonų tonų grūdų eksportui. Valstybė skirs tam tikslui 130 milijardų tengių.

Stabilus verslas – stipri valstybė

Per trejus metus mūsų šalis iš karto 45 punktais pagerino rodiklį pasaulio antikorupcijos reitinge. Pagal ši indeksą esame geriausiose pozicijose visoje NVS. Šis darbas bus tēsiamas be kompromisu.

Pasaulio Banko pranešime 2010 metais Kazachstanas pripažintas lyderiu pagal įgyvendintas verslo interesų reformas. Pasauliniame palankiausio verslo klimato reitinge Kazachstanas užima 59 vietą tarp 183 pasaulio šalių.

Pernai pradėjo veikti Kazachstano, Rusijos ir Baltarusijos Muitų sąjunga. Vien pagal 2010 metų 10 mėnesių rezultatus prekybos su Rusija ir Baltarusija mastai padidėjo 38 proc. Kazachstano produkcijos eksportas į Muitų sąjungos šalis padidėjo 52,4 proc., o monto mokesčių į biudžetą prieaugis buvo 25 proc.

Visa tai objektyviai parodo, kad Muitų sąjunga – labai pragmatiškas ir konkretus projektas, padedantis spręsti mūsų šalių ekonomikos uždavinius. Mes maksimaliai pasistumėjome bendroje ekonominėje erdvėje.

Tautos valia – svarbiausia

Man ir mums visiems susidarė neįprasta politinė kolizija dėl visaliaudinės iniciatyvos surengti referendumą Prezidento įgaliojimams pratesti iki 2020 metų.

Esu nuoširdžiai dėkingas visiems Kazachstano žmonėms, pasirašiusiems už referendumą, taip pat ir akcijos iniciatoriams. Liaudies iniciatyva pademonstravo neblėstantį kazachstaniečių pilietinį aktyvumą. Tai rodo esant didžiulių pažangos potencialą.

Kazachstano užsienio politikos Azijos vektorius

Virtai pareiškiu, kad užsienio politikoje užtikrinsime mūsų įsipareigojimų viso pasaulio investuotojams ir verslui stabilumą. Mūsų politika atitiks mūsų visų partnerių viltis ir lūkesčius.

Kazachstanas liks ištikimas Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos Muitų sąjungos sparčiai ir efektyviai plėtrai.

Stiprinsime bendradarbiavimą su NVS šalimis.

Siūlome mūsų partneriams Europoje kartu kurti ir priimti daugiašaliu ar dvišaliu formatu energetikos chartiją „Kazachstan-ES:2020“. Tai užtikrins energetikos išteklių tiekimo į Europos rinkas garantijas, padės plėtoti vamzdynų sistemas.

Kazachstanas pratęs darbą, pradėtą ESBO pirminkavimo metais, konfliktams sureguliuoti.

Mes tebesame lyderiai globalaus branduolinio saugumo sferoje. Kazachstanas siūlo JT priimti Visuotinę pasaulio be branduolinio ginklo deklamaciją.

Šiemet Kazachstanas vadovaus Islamo konferencijos organizacijai. Mes iškélėme iniciatyvą sustiprinti dialogą tarp Vakarų ir islamo pasaulio.

Pirmininkavimas Islamo konferencijos organizacijoje turi sustiprinti Kazachstano užsienio politikos Azijos vektorių.

Šių metų liepos mėnesį Astanoje įvyks jubiliejinis Šanchajaus bendradarbiavimo organizacijos (ŠBO) samitas. ŠBO įkurta mums aktyviai dalyvaujant, ir mes turime padaryti viską, kad ji sustiprėtų.

Visa tai bus svarbus Kazachstano indėlis į regioninį ir visuotinio stabilumo stiprinimą.

Iš Kazachstano Respublikos Prezidento Nursultano Nazarajevo Kreipimosi į Kazachstano liaudi. Astana, 2011.01.28



Роль Китая в международном бизнесе

За последние 20 лет роль Китая в международном бизнесе изменилась. Сейчас Китай - важная часть мировой бизнес-среды, которая является существенной для малого и большого бизнеса и очень привлекательна, чтобы включить его в свою бизнес-стратегию. Игнорировать Китай больше нельзя.

Что предлагает Китай

Экономика Китая за последние десять лет достигла впечатляющего роста. Четырехкратный рост достигнут с 1998 года. По состоянию на 2009 год экономика Китая была третьей по величине после США и Японии, а в 2010 году она стала уже второй.

По прогнозам, экономика Китая к 2035-2040 годам будет первой в мире.

С того времени, как Китай в 2001 году вошел во Всемирную торговую организацию (ВТО), он развил быстро растущее сальдо внешней торговли. Его успешный экспорт главным образом основывается на высокой конкурентоспособности в отношении цен. На протяжении последних лет Китай стал важным цехом мировой экономики: каждая растущая часть мирового производства товаров промышленного производства полностью или частично произведена в Китае.

Однако процветание, созданное этой первой эпохой глобализации Китая как экспортера, начало стимулировать появление растущего среднего класса, который развивает очень здоровый аппетит к западной продукции. Это, наряду с ослабеванием дол-

лара и евро, означает, что впервые в современной эпохе Китай импортировал больше, чем экспорттировал в течение первого квартала 2010 года.

Следовательно, для зарубежных компаний наступает новая возможность для вступления на рынок Китая со значительным разветвлением для мировых потоков и балансов контейнерных перевозок.

Потребительский рынок Китая

имеет потенциал для того, чтобы стать больше, чем рынок Северной Америки или Западной Европы вместе взятые. Китай вырос для того, чтобы стать мощной силой на мировом рынке. Это произошло в значительной степени из-за роста потребления. Существует необходимость изучить данное изменение парадигмы из консервативной покупательской способности в потребительскую культуру затрат.

Китай – не только древняя нация, но также и новая нация, и владельцы зарубежных брендов должны принять это во внимание, управляя своими маркетинговыми стратегиями.

Предварительное исследование Глобального института логистики (GIL) указывает на то, что всего через несколько лет Китай достигнет общего уровня потребления Соединенных Штатов.

Подсчитано, что в 2015 году Китай

Сотрудничество с Китаем
Существуют три основных способа начала сотрудничества с Китаем. Каждый имеет свои плюсы и минусы.

1. Работа с местным китайским агентом

Плюсы:

- Обычно это самый дешевый вариант
- Китайский агент может иметь хорошие связи и находить наиболее подходящую продукцию по лучшей цене
- Может найти агента с многолетним опытом

Минусы:

- Культурные различия – иная направленность на результаты (например, китайское сосредоточение на цене против западного на ценности/качестве)
- Языковые трудности – тяжело формулировать желания и потребности. Может быть большой проблемой по отношению к продукции и технической спецификации. Тысячи людей/предприятий предлагают данные услуги – может быть сложно найти честных и надежных агентов.

Множество местных агентов не имеют лицензии на импорт/экспорт – придется использовать другого такого же агента

2. Работа с зарубежной компанией, основанной/действующей в Китае

Плюсы:

- Квалифицированный зарубежный персонал работает вместе с местным китайским персоналом – «лучшее из обоих миров»
- Зарубежный персонал может лучше понять требования потребителя
- Зарубежные компании могут получать право на регистрацию импорта/экспорта – нет необходимости в третьем участнике-агенте

Минусы:

- Плата обычно больше, чем при использовании местного китайского агента
- Зарубежные компании в Китае часто подвержены более высоким административным долгам/управлению, что означает проблемы, при которых требуется больше времени и средств.

3. Отправка работника (-ов) в Китай для работы на месте

Плюсы:

- Стандартные преимущества внутренней работы против аутсорсинга – персонал компании уже полностью ознакомлен с требованиями к продукции, временными рамками и т.д.
- Может быть очень эффективным там, где отношения/контракты уже сформированы с надежными китайскими поставщиками и/или агентами

Минусы:

- Очень сложно для иностранца без опыта в Китае найти поставщиков и справляться со всеми проблемами, связанными с продукцией, покупкой и экспортом
- К тому же лучшие поставщики и структура источников уже установлены, таким образом только член персонала может наблюдать за процессом и докладывать главе офиса.

1 и 2 могут быть объединены



тай приведет на мировую арену 150 миллионов потребителей, большинство из которых будут тратить почти 40 тысяч долларов годового дохода. Эти ошеломляющие цифры указывают на то, что Китай будет в центре внимания как самый крупный всемирный потребитель.

В соответствии с 12-м пятилетним планом Китайского правительства Китай превратится из мировой фабрики по производству малобюджетной продукции в производителя продукции с высокой добавленной стоимостью, а его экспортирующая экономика - в большой потребительский рынок. Для того, чтобы соответствовать данному требованию, GIL начал новый исследовательский проект, ориентированный на импорт.

Несмотря на то, что китайские потребители испытывают большое уважение и лояльность к местным брендам, они с интересом изучают зарубежные бренды, если продукция является легкодоступной в рамках их покупательских возможностей. Следовательно, зарубежные компании, выходя на китайский рынок, должны выделять ресурсы для установления дистрибуторских

каналов, которые являются дорогими и рискованными, или могут формировать союзы с местными компаниями для обеспечения непосредственной близости продукции к потребителям.

Прогноз на 2011 год

В промежутке между 2007 и 2010 годами мировая экономика страдала от финансовой рецессии, когда мы видели, как резко упал всемирный импорт и экспорт, ослабляя доллар США и евро, как возросла безработица, как замедлился, а то и прекратился рост ВВП.. В течение того же периода Китай достиг в среднем 10% роста ВВП по сравнению с предыдущим годом, оставленная позади Япония стала второй по величине мировой экономической силой.

Согласно свежим данным Главного таможенного управления, общая стоимость китайского импорта и экспорта с января по ноябрь достигла 2,6 триллиона долларов. По сравнению с тем же периодом 2009 года рост составил 36,3 процента. Экспорт вырос на 33 процента - до 1,42 триллиона долларов, импорт - на 40,3 процента до 1,25 триллиона долла-

ров, ограничивая сальдо торгового баланса Китая до 3,9 процента.

В следующем году прогнозируется:

- Вклад потребления в экономический рост будет расширяться, но это будет происходить медленнее, чем планировалось государством.

- Общий объем инвестиций в основной капитал всего общества ожидается на уровне 35 триллионов юаней.

- Вклад местного спроса в рост ВВП ожидается на уровне 96 процентов в 2011 году, делая местный спрос главной движущей силой роста экономики Китая.

- Импорт будет расти быстрее экспорта, и сальдо торгового баланса останется стабильным.

- 3,5952 триллиона долларов США в 2011 году, рост на 21 процент.

- Общий объем экспорта достигнет 1,8935 триллиона долларов США, рост на 20 процентов.

- Общий объем импорта достигнет 1,7017 триллиона долларов, рост на 22 процента.

- Общий объем импорта и экспорта Китая в США ожидается на уровне 464,4 миллиона долла-

ров в 2011 году, рост на 20,5 процента.

- Объем экспорта в США достигнет 340 миллиардов долларов, рост на 20 процентов.

- Объем импорта из США достигнет 124,5 миллиарда долларов, рост на 21 процент.

- Общий объем импорта и экспорта Китая в США ожидается на уровне 583 миллиардов долларов, рост на 21,5 процента.

- Объем экспорта в ЕС будет около 376,6 миллиарда долларов США, рост на 21 процент.

- Объем импорта из ЕС будет около 206,4 миллиарда долларов, рост на 22,5 процента.

Статья подготовлена согласно следующим источникам:

Публикации Ли Перкинса. Ли Перкинс – основатель и генеральный директор «China Intelligence Online» (CIO). Он выступал на многочисленных международных конференциях и опубликовал сотни статей в международных изданиях.

Публикации Центра прогнозирования науки Китайской Академии Наук (Chinese Academy of Science's Centre for Forecasting Science (CFFS);

Выступление Лилиан Лука, директора компании «The Beijing Axis».



Kinijos vaidmuo tarptautiniame versle

Per pastaruosius 20 metų Kinijos vaidmuo tarptautinio verslo aplinkoje smarkiai pasikeitė. Kinija tapo itin reikšminga pasaulinio verslo vieta, ir verslo dalyviams pasidarė labai svarbu tiek stambuji, tiek smulkujų verslą susieti su Kinijos rinka.

Pasaulis pamatė, kad Kinijos nebegalima ignoruoti.

Ką siūlo Kinija

Kinijos ekonomika parodė dramatišką augimą per paskutiniuosius dešimt metų. Nuo 1998 metų pasiekusi ketveropą augimą, Kinija 2009 metais buvo trečia šalis pagal ekonominį dydį po JAV ir Japonijos. 2010 metais ji tapo antra.

Prognozės rodo, kad 2035-2040 metais Kinija taps stipriausios ekonominės šalimi.

Kai 2001 metais Kinija išstojo į Pasaulinę Prekybos Organizaciją, jos užsienio prekybos prieaugis greitai išaugo. Kinijos eksporto sėkmė

daugiausia remiasi aukštu kainų konkurencingumo lygiu. Per paskutiniuosius metus Kinija tapo globalinės ekonominės centru. Didžioji dalis augančios pasaulio ekonominės produkcijos yra pagaminta Kinijoje.

Ši Kinijos suklestėjimo era, paremtas globalizacijos pasekmėmis, padidėjusiui eksportu, skatina vis augantį vidurinės klasės appetitą vakarietiškiems produktams. Visa tai kartu su silpnėjančiu doleriu ir euru reiškė, kad pirmą kartą šiuolaikinė eroje per pirmajį 2010 metų ketvirtį Kinija importavo daugiau nei eksportavo.

Vakarų Kinijos logistikos regionai.



Bendradarbiavimas su Kinija

Yra trys būdai bendradarbiauti su Kinija, ir kiekvienas iš jų turi savo pranašumą ir trūkumą.

1. Darbas su vietiniu Kinijos agentu

Pranašumai:

- pigiausias variantas
- Kinijos agentas gali turėti gerus ryšius ir rasti tinkamiausius produktus geriausia kaina
- gali rasti agentą su ilgamete patirtimi

Trūkumai:

- kultūriniai skirtumai – skirtinės dėmesys rezultatams (pvz., kiniškas dėmesys į kaštus prieš vakarietiskas vertes/ dėmesys kokybei)
- kalbiniai sunkumai – sunku bendrauti dėl poreikių ir norų. Gali atsirasti sunkumų dėl produkto ir jo techninės specifikacijos
- tūkstančiai asmenų/verslų, siūlančių tas pačias paslaugas – gali būti sunku rasti sąžiningą ir patikimą agentą
- daugelis vietinių agentų neturi importo/eksporto registracijos – reikės pasinaudoti dar kitu tokiu pat agentu

2. Darbas su užsienio kompanija, kuri dirba Kinijoje

Pranašumai:

- kvalifikuotas užsienio personalas dirba kartu su vietiniu Kinijos personalu – abiejų pusėjų geriausieji specialistai
- užsienio personalas gali geriau suprasti klientų reikalavimus
- užsieniui priklausanti kompanija gali gauti importo/eksporto registravimo teises – trečios šalies agentas nereikalingas

Trūkumai:

- mokesčiai paprastai didesnis nei naudojant kinus agentus
- užsieniui priklausančios kompanijos Kinijoje yra dažniau kontroliuojamos, o tai reiškia, kad išskylančioms problemoms spręsti reikės daugiau laiko ir pinigų

3. Darbuotojų siuntimas dirbtī į Kiniją

Pranašumai:

- standartiniai pranašumai prieš vietoje samdomą kompanijos personalą. Savas personalas gerai žino reikalavimus produktui, laiko grafikus ir t.t.
- gali būti labai efektyvu, kuriantykių/sutartys jau susiformavo su patikimais Kinijos tiekėjais ir/ar agentais

Trūkumai:

- labai sunku užsieniečiui bei kiniškos patirties rasti tiekėjus ir derėtis bet kuriais klausimais, susijusiais su gamyba, pirkimu ir eksportu
- ten, kur tiekimo ir užsakymo struktūra jau yra sukurta, tik kolektivo narys turi matyti procesą ir pranešti vadovams

1 ir 2 būdus galima sujungti

Tai rodo, kad atsiranda nauja galimybė užsienio kompanijoms įsijungti į Kinijos rinką su globaliaisiais konteinerių prekybos draudais.

Kinijos vartojimo rinka turi vis augantį potencialą, kuris yra netgi didesnis už Šiaurės Amerikos ir Vakarų Europą potencialą kartu paėmus. Kinija išaugo ir tapo stipria globalinės rinkos jėga. Atsitiko taip, kad ji vis labiau gina vartotojų teises.

Kinija yra ne tik sena tauta, bet taip pat ir nauja nacija. Užsienio prekių ženkli savininkai, sudarinėdami savo rinkodaros strategijas, turi į tai atsižvelgti.

Preliminarius Pasaulio logistikos instituto (PLI) tyrimas rodo, kad tik per keletą metų Kinija pralenks Jungtines Valstijas bendro vartojimo apimtimis.

Yra apskaičiuota, kad 2015 metais Kinija atves į globalinę areną 150 milijonų vartotojų, kurių dauguma išleis beveik 40 tūkstančių dolerių iš savo metinių pajamų. Šie stulbinantys skaičiai rodo, kad Kinija užims centrinę vietą tarp didžiausių pasaulio vartotojų.

Pagal Kinijos Liaudies Respublikos vyriausybės 12-ojo penkmečio planą, Kinija iš pasaulinių gamybos fabriko, gaminusio pigius produktus, pasikeis į aukštą pridėtinę vertę kuriančią šalį ir suformuos eksporto ekonomiką didelei

vartotojų rinkai. PLI pradėjo naują svarbų į importą orientuotą mokslinio tyrimo projektą, pavadinimą „Deliver China“, kuris nagrinėja kaip, susijungus logistikos galimybes, distribucijos ir rinkos tyrimą, importuotojams į Kinijos rinką surinkti „vieno sostojimo“ sprendimą.

Nors Kinijos vartotojai rodo didelį lojalumą ir dėmesį vietiniams prekių ženklams, jie taip pat smalsiai tyrinėja užsienietiškus, jei produktai yra prieinami jų pirkimo galiai. Tačiau užsienio kompanijos, ieidamos į Kinijos rinką, turi paskirstyti išteklius į distribucinius kanalus, kurie yra brangūs ir rizikingi. Kaip alternatyvą jie gali suformuoti aljansus su vietinėmis kompanijomis, kad galėtų užtikrinti, jog produktai yra visai arti vartotojų.

2011 metų prognozės

Tarp 2007 ir 2010 metų pasaulio ekonomika patyrė finansinę recesiją, kurios metu pasaulio eksportas ir importas dramatiškai krito, sumenkino JAV dolerį ir eurą, išaugo nedarbas bei atsirado neigiamas ir lėtas BVP augimas, paveikdamas beveik kiekvieną Žemės rutulio kampelį. Per tą patį laikotarpį Kinija pasiekė vidutiniškai 10 proc. metinį BVP augimą, pralenka Japonija tapo antraja didžiausia pasaulio ekonomikos

jėga.

Muitinės Generalinės administracijos duomenimis, bendra Kinijos importo ir eksporto vertė nuo sausio iki lapkričio pasiekė 2,6 trilijono JAV dolerių, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2009 metais. Augimas – 36,3 proc. Eksportas iš-augo 33 proc., iki 1,42 trilijono JAV dolerių.

Pagal ketvirtinį augimą, Kinijos ekonomika pirmajį pusmetį buvo lyg ir per lėta, bet metų eigoje augo gerokai greičiau. Taip atsitiko iš dalies dėl lūkesčių, susijusių su gejėjančia globaline finansine aplinka. Tačiau ketvirtiniai svyrapimai neviršija 1 procento, ir tai rodo palyginti stabilią plėtros aplinką.

Prognozuojama, kad:

- Vartojimo indėlis į ekonomikos augimą didės, bet augimas bus lėtesnis nei vyriausybės tikslai.

- Bendros investicijos į visuomenės ilgametį turštą pasieks apie 35 trilijonus juanių;

- Vidaus produktų indėlis į BVP augimą 2011 m. bus 96 proc., padarydamas vidaus poreikį svarbiausia varomaja jėga Kinijos ekonomikos augime.

- Importas aug greičiau nei eksportas, o prekybos pervažis liks stabilus. 3.5952 trilijonai JAV dolerių 2011 metais, augimas – 21 procēntas;

- Bendra eksporto apimtis pasieks 1.8935 trilijonus JAV dolerių, augimas – 20 procēntų.

- Bendra importo apimtis pasieks 1.7017 trilijonų JAV dolerių, augimas – 22 procēntai.

- Bendras Kinijos importas ir eksportas į Jungtines Valstijas pasieks 464,4 milijardo JAV dolerių, augimas – 20,5 procēnto.

- Eksporto apimtis į JAV sieks 340 milijardų JAV dolerių, augimas – 20 procēntų.

- Importo apimtis iš JAV pasieks 124,5 milijardo JAV dolerių, augimas – 21 procēntas.

- Bendras Kinijos importas ir eksportas į ES turėtų pasiekti 583 milijardus JAV dolerių, augimas – 21,5 procēnto.

- Eksporto apimtis į ES bus apie 376,6 milijardo JAV dolerių, augimas – 21 procēntas.

- Importo apimtis į ES bus apie 206,4 milijardo JAV dolerių, augimas – 22,5 procēnto.

Straipsnis paruoštas pagal šiuos šaltinius:

Lee Perkins publikacijas (Lee Perkins – „China Intelligence Online“ (CIO) vadovas ir įkūrėjas, daugelio tarptautinių konferencijų pranešėjas ir straipsnių tarptautiniuose leidiniuose autorius); Kinijos mokslinių prognozių mokslinio centro akademijos (CFF) informaciją;

Lilian Luca, kompanijos „The Beijing Axis“ direktoriaus, pranešimą.



Форсайт* – Евразия 2030



Валерий Гульбас,
советник администрации
президента Республики
Казахстан по экономическим
вопросам

Парадигма глобализации

Глобальная экономика, пережившая кризис 2007–2009 годов, определяет вектор дальнейшего развития с учетом тенденций и перспектив развития территориальных рынков производства и потребления.

Одним из многочисленных факторов и аспектов обозначенной парадигмы, вероятнее всего, будет ориентация на темпы экономического развития интенсивно развивающихся регионов государств Юго-Восточной Азии, Европейского союза, России и государств Центральной Азии с их важным сырьевым и geopolитическим акцентом в Евразии.

Многочисленные аналитические выводы и статистика, отраженные в докладе структурных подразделений ООН, были взяты мною за основу предполагаемого длительного экономического прогноза по развитию процесса гло-

бальной дивергенции доходов.

Можно сделать вывод, что тренд мировой экономики меняет соотношение в пользу стран Азии, СНГ и государств Западной Европы.

В указанных регионах на фоне роста глобальной экономики наблюдается тенденция по снижению неравенства по доходам, но при этом отмечается устойчивый курс демографического роста.

Дальнейшее развитие этих процессов имеет все более возрастающую взаимосвязь мировых производственных регионов и рынков потребления сырья, промышленных товарных масс с высоким уровнем добавочной стоимости.

Глобальному миру предстоит реформировать многие международные инновационные институты статистики и развития с учетом региональных и национальных особенностей, чтобы обеспечить баланс между развитыми государствами и развивающимися странами, которые стремятся сохранить суверенную самостоятельность и выбрать собственную, исключительную судьбу развития.

Азиатский акцент в мировой экономике

Мировые центры экономики возвращаются из Европы и Америки в исходные исторические регионы глобальной экономики в Восточную, Центральную Азию и Китай. Закончившийся длительный период стагнации и упадка, начало которому было положено в 18 веке, возвращает азиатские государства на доминирующие роли в мировой торговле, производстве и потреблении. Начался состязательный период на товарных и финансовых

рынках Евразии.

Концепция проекта «Форсайт Евразии-2030» выстроена мною с учетом конвергенции в geopolитике, науке, передовых технологиях и глобализации информационных потоков. Данный сценарный план подготовлен на экономических тенденциях, правдоподобных событиях современного мира и содержит крайне актуальный в настоящее время взгляд на развитие транспортной составляющей Евразии, обозначенной в опорных трендах (морской и сухопутный).

Предпосылки к сценарию социально- экономического развития Евразии

1. Преобладающее увеличение человеческих ресурсов.

2. Оперативная адаптация к достижениям мировых технологий и стабильный рост региональных экономик.

3. Рост объемов доходов и уровня потребления материальных благ.

4. Наличие основных сырьевых ресурсов и развитие современных мощностей и технологий по эффективным методам переработки.

5. Возрастающее проникновение траннациональных корпораций в экономику Азиатского региона и влияние глобальных валют на национальные экономики.

6. Формирование мировой экономики как открытой банковской, фондовой, инвестиционной и научно-производственной инфраструктуры глобального бизнеса.

В рамках различных сценариев будущего, по данным отдела народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам Организации Объединен-



«UNCTAD, World Investment Report 2010». В 1990 году всемирный объем иностранных инвестиций составлял 175 893 млн долл. (при охвате 80 стран). При этом доля инвестиций в развивающиеся страны была около 46 603 млн долл. В 2008 году общемировые инвестиции были на уровне 1 776 660 млн долл. (при охвате 106 стран). Доля инвестиций в развивающиеся страны составила уже 455 006 млн долл. В 2009 году общемировой объем ПИИ составил 1 114 млрд долл. США, из них: в страны Южной, Восточной и Юго-Восточной Азии – 20,9%, в государства Юго-Восточной Европы и страны СНГ – 6,3%. В этом объеме крупнейшим получателем ПИИ был Китай, который занял второе место в мировом списке после Соединенных Штатов.

В целом на протяжении незначительного исторического периода экономика Азиатских государств очень интенсивно открывалась для международных инвестиций, постепенно втягиваясь в глобальную финансовую и промышленную структуру. В настоящее время закладываются новые полюса политической, экономической и демографической парадигмы мира.

Миром правят инновационные идеи

Мировая экономика сориентирована на международную интеграцию в инвестиционные ресурсы, торговлю, глобальные информационные потоки и знания. Эти факторы послужат предпосылками для создания многосторонних структур, построенных на базе слияния национальных экономик в единую общемировую систему, интегрированную в глобальную структуру взаимозависимости.

Формирование и развитие мирового индустриального рынка с ориентацией на глобальную информационную сеть – Интернет раздвинули горизонты идей, технологий, проводниками которых стали многонациональные корпорации. Проведенные и предложенные к публикации исследования Taton J, and S. Kortum в издании «Trade in ideas: patenting and productivity in the OECD» «Journal of International Economics» показали, что за пределами ведущих мировых экономических держав современности страны Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) получили более 90% роста производительности труда. Это произошло

за счет разработок и технологий, которые были предоставлены в глобальной сети инновационных идей и которые ранее большинством членов мирового сообщества воспринимались как фантастичные и несбыточные мечты. В настоящее время создаются мегапроекты, объединяя в глобальные структуры национальные и континентальные социальные, торговые, промышленные, транспортные и финансовые сети.

Согласно глобальному сценарию, к 2030 году наступит состояние паритета в мировой торговле, и в том, близком для нас мире, будут ниспровергнуты фантазии наивных идеалистов, верующих в утопию.

Экономист Джон Мэйнард Кейнс (John Maynard Keynes) был прав, когда высказал предположение, что « власть влиятельных деловых кругов слишком преувеличивается в сравнении с постепенным наступлением идей. Идеи как правильные, так и ошибочные, сильнее, чем нам кажется. На самом деле именно они в основном правят миром».

Синдром потребления

На протяжении длительной истории человечества государства пользовались картами для установления политических и экономических границ, которые определялись политиками. В ближайшем будущем наступит эпоха, когда экономические границы будут размыты благодаря глобальной кооперации в промышленности и торговле.

Наступает время выстраивания регионального равновесия сил, когда государствам с небольшой, уязвимой и нестабильной экономикой необходимо будет приложить максимум усилий, чтобы преодолеть сложившуюся неразвитость своих экономик. Через устранение социальных барьеров, с участием активной части населения, чтобы на данном историческом этапе избежать экономической изоляции и отсталости от глобального мира.

Современное состояние мировых экономик и растиражированный ими успех синдрома потребления через глобальные информационные сети активно формируют стимулы эгоистичного потребления у растущего населения развивающихся стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в Китае, Индии и в государствах Юго-Восточной Азии. Это

приведет к значительному росту объемов производства и потребления в этом интенсивно развивающемся регионе мира и Евразии.

Эти факторы предопределят в будущем рост объемов международных перевозок и их интенсивность между экономическими полюсами континента Евразии, где товарные массы высокотехнологичного продукта из Азиатского региона устремятся навстречу инновационному продукту из европейской его части.

Активно возрастающая численность населения Евразии, с учетом предполагаемых проблем в мировой экологии, в условиях дефицита невозобновляемых сырьевых ресурсов, преобразование структур потребления приведут к проблемам, связанным с изменением в структуре и объемах международных перевозок. Потому что существующие виды транспортных перевозок (морской, воздушный, сухопутный) зависят от углеводородного сырья (нефти и газа), нехватка которого будет возрастать с увеличением роста объемов его потребления, что приведет к дефициту этого ископаемого топлива.

Авторитетные международные агентства приводят в качестве прогноза следующие показатели: к 2020 году ВВП Китая превысит показатели стран Запада, за исключением ВВП США. Индия по показателю ВВП в 2020 году превзойдет показатели ВВП стран Европы.

Активный подъем экономик Китая, Индии и стран-транзитеров – России и Казахстана – явно изменят картину глобальной экономики не только Евразии, но и мира.

В результате этих трансформаций в Евразии сформируется региональное равенство экономик, которое изменит существующие транзитные коридоры. Будут выстроены новые альтернативные сухопутные маршруты доставки грузов из государств Юго-Восточной Азии в европейскую часть Евразии.

Рождение новых международных финансовых и экономических центров

Во взаимосвязанном мире интенсивно растущих информационных потоков суворенные и глобальные технологии позволят мировой экономике к 2030 году добиться роста выше 80% к

уровню 2000 года, при этом доходы потребления на одного человека возрастут на 50 %. Следует учесть, что не все государства получат преимущества от глобализации. Рост экономики и авторитета стран будет зависеть от их оперативного инвестирования в мировую интеграцию, через доступ к глобальным технологиям в производство, торговлю и транспорт.

К 2030 году в мировой структуре будут созданы экономические и политические предпосылки для рождения новых международных финансовых и экономических центров. В регионе государств южной части Тихого океана, таких как Фиджи, например, могут возникнуть новые «Сингапуры», которые благодаря активности их политиков и успешной адаптации в мировое сообщество имеют возможность превратиться в крупные мировые логистические, финансовые и информационные центры.

Данные предпосылки послужат детонатором к рационализации и изменению в структуре международной торговли, к развитию существующих международных транспортных коридоров, созданию новых, альтернативных маршрутов с акцентом на глобальную транспортную составляющую.

Позволю предположить, что будущие транспортные проекты будут выстроены под девизом «Транзит без границ» с учетом развития технологического аутсорсинга, с акцентом на интеграцию в мировую экономику, с учетом национальных и многонациональных корпораций. А также с соблюдением интересов geopolitiki, материковых и мировых миграционных и грузовых потоков.

Можно с полной уверенностью сказать, что ширина железнодорожной колеи в европейской части Евразии изменит исторический стандарт соответствующей ширины конных повозок Древнего мира на унифицированный формат, объединив железные дороги портов побережья Тихого океана с портами на берегах Атлантики.

Ощущимый эффект от такой унификации железных дорог будет показателен на фоне современных изменений климата, вызванных геосферными процессами. Локальное изменение климата на основе антропогенных факторов, возможно, повысит частоту и агрессию антициклонов на оке-



Forsaitas* – Eurazija 2030

Valerijus Gulbas

Kazachstano Respublikos prezidento administracijos patarėjas ekonomikai

Globalizacijos paradigma

Globalioji ekonomika, patyrusi 2007-2009 metų krizę, lemia tolesnes teritorinių gamybos ir vartojimo rinkų vystymosi tendencijas ir perspektyvas.

Viena iš daugybės minėtos paradigmos veiksnių ir aspektų greičiausiai bus orientacija į intensyviai besivystančią Pietryčių Azijos, Europos Sąjungos valstybių, Rusijos ir Centrinės Azijos šalių regionų ekonomikos plėtojimo tempus su jų svarbiu žaliau ir geopolitiniu akcentu Eurazijoje. Daugelį analitikos išvadų ir statistikos duomenų, pateiktų JT struktūrinių padaliniių pranešimuose, paėmiau kaip pagrindą tolesnei ekonomikos raidos prognozėi.

Galima daryti išvadą, kad pasaulio ekonomika keičia pozicijas Azijos, NVS ir Vakarų Europos šalių naudai.

Minėtuose regionuose, stiprėjant globaliajai ekonomikai, pastebimas pajamų nelygibės ma-

žėjimas ir kartu stabilus demografinis augimas.

Tolesnė tų procesų raida vis labiau tarpusavyje sieja pasaulio gamybinius regionus ir žaliavos vartojimo rinkas bei pramoninių prekių mases su aukštu pridėtinės vertės lygiu.

Globaliam pasaulei reikės reformuoti daugelį tarptautinių inovacių statistikos ir plėtros institutų, atsižvelgiant į regioninius ir nacionalinius ypatumus, kad būtų užtikrintas balansas tarp išsivysčiusių ir besivystančių šalių, kurios stengiasi išsaugoti suverenų savarankiškumą ir pasirinkti savo išskirtinį vystymosi kelią.

Azijos akcentas pasaulio ekonomikoje

Pasaulio ekonomikos centrai grįžta iš Europos ir Amerikos į pradinius istorinius globaliosios ekonomikos rajonus – Rytų Aziją, Centrinę Aziją ir Kiniją. Pasibaigę ilgalaikis stagnacijos ir nuosmukio periodas, kuris prasidėjo 18-ajame amžiuje, sugražina Azijos valstybes į dominuojančias pasaulio prekybos, gamybos ir vartojimo gretas. Eurazijos prekių ir finansų rinkose prasidėjo varžybų laikotarpis.

Projekto „Forsaitas – Eurazija 2030“ konceptacija pateikia atsižvelgdamas į geopolitikos, moks-

анских акваториях Юго-Восточной Азии, что скажется на интенсивности морских перевозок. В результате создания многочисленных зон свободной торговли и сухопутных портов на территориях государств, не имеющих выхода к внешним морям, перемещение контейнерных грузов через границы Китая-Казахстана – России и Европейского сообщества получит дополнительные экономические и финансовые стимулы.

Прообразом технологического прорыва по созданию Евразийской единой автоматизированной железнодорожной структуры с эффективно управляемой логистической системой может стать наметившаяся в наше время тенденция к развитию существующих транспортных коммуникаций в Казахстане, России, в Китае и за счет новых проектов по развитию высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Развитие единой логистической материковой структуры будет ориентировано на взаимосвязанный мир, на растущие информационные потоки, суверенные и глобальные технологии.

С учетом роста экономик Азиатских государств Евразии большинство транснациональных компаний будет ориентировано на эту ее часть, в том числе и глобальные финансовые, торговые сети и логистические компании.

Ускорениеполитических, экономических и социальных процессов заставляет государства и их лидеров искать собственную идентичность в уже состоявшемся и будущем глобальном сообществе.

* Термин «Форсайт» стал применяться в начале 90-х годов. Понятие «планирование» здесь является стратегическим, при смененном акценте с рационального подхода на эволюционный. При обеспечении информации базовых групп, ответственных за принятие решений, используются улучшенные исходные данные, качественно отличающиеся от одноразовых исследовательских сетей. Полнценный Форсайт дает возможность всем его участникам делиться ресурсами знаний, стратегическими ориентирами и перспективными прогнозами, учитывая множество возникающих трендов и вероятных событий. Это попытка не просто предсказывать будущее, а поддерживать диалог в обществе и на основе организованных данных предвидеть возможные варианты развития событий.



lo, pažangių technologijų konvergenciją ir informacijos srautų globalizaciją. Toks scenarijaus planas parengtas vadovaujantis ekonomikos tendencijomis, dabartinio pasaulio įvykiais ir šiuo metu aktualiu požiūriu į Eurazijos transporto sistemos raidą.

Eurazijos socialinės ir ekonominės raidos scenarijaus prieplaidos

1. Didėjantis ir vyraujantis žmonių išteklių augimas.

2. Operatyvus reagavimas į pasaulio technologijų laimėjimus ir stabilų regioninių ekonomikų augimą.

3. Didėjantis pajamų ir materialių gėrybių vartojimo lygis.

4. Savi pagrindinių žaliavų ištekliai ir šiuolaikiniai, efektyvūs jų perdirbimo pajėgumai ir technologijos.

5. Vis aktyvesnis transnacionalinių korporacių skverbimas į Azijos regiono ekonomiką ir globalinių valiutų poveikis nacionalinei ekonomikai.

6. Pasaulio ekonomikos, kaip globalaus verslo atviros bankų, fondų, investicijų, mokslo ir gamybos infrastruktūros, formavimasis.

Pagal įvairius ateities scenarijus ir Jungtinių Tautų Ekonomikos ir socialinių reikalų departamento duomenimis, 2050 metais pasaulyje gyvens 8,9 mlrd. žmonių. Pagal šiuos rodiklius prognozuojama, kad Azijos regione 2050 metais gyvens 5 231,5 mln. žmonių, Europoje – 691,1 mln. žmonių.

Turint galvoje dabartinių pasaulio investicijų judėjimą, besivystančioms šalims su pereinama ekonomika tenka daugiau kaip pusė visų tiesioginių užsienio investicijų (TUI). O Azijos šalyse, kur sparčiai modernizuojama pramonė,

TUI gauna vis daugiau ekonomikos šakų. Esant tokiai tendencijai, manau, kad TUI tiesiogiai priklauso nuo Azijos valstybių gyventojų skaičiaus augimo. Istorija atkartoja savo rato ciklą, apie ką ir rašė savo knygoje A.G.Frankas „Azija pereina visą ratą – su Kinija, kaip vidurio valstybė.

Europa anaipolt „nekūrė pasaulio aplink save“. Greičiau atvirkščiai – ji prisijungė prie pasaulio ekonomikos, kurioje dominavo Azija. Europiečiai ilgai stengėsi pasiekti jos išsivystymo lygi, o paskui „užsikorė ant Azijos ekonomikos pečių“. Štai kodėl net tokie jų autoritetai kaip Leibnitas, Volteras, Kvesnis, Adamas Smitas pripažino, kad Azija yra pasaulio ekonomikos ir civilizacijos centras.

Pasinaudojant visomis galimybėmis, svarbu atkreipti dėmesį į investicijų tendencijas, kurias nurodo UNCTAD, „World Investment Report 2010“.

1990 metais pasaulio mastu užsienio investicijų buvo 175 93 mln. dolerių (apimant 80 šalių). Iš jų investicijos besivystančioms šalims siekė maždaug 46 603 mln. dolerių. 2008 metais pasaulio mastu investicijos jau siekė 1 776 660 mln. dolerių (apimant 106 šalis). Dalis investicijų besivystančioms šalims jau siekė 455 006 mln. dolerių. 2009 metais pasaulio mastu TUI jau buvo 1 114 mlrd. JAV dol., iš jų: Pietų, Rytų ir Pietryčių Azijos šalyse – 20,9 proc., Pietryčių Europos ir NVS šalyse – 6,3 proc. Didžiausia užsienio investicijų gavėja buvo Kinija, kuri užėmė antrą vietą pasaulio valstybių sąraše po Jungtinių Amerikos Valstijų.

Apskritai per neilgą istorinį laikotarpį Azijos valstybių ekonomika labai intensyviai atsivėrė tarptautinėms investicijoms, pamažu išsildėdama į globalią finansų ir pramonės struktūrą. Šiuo metu ryškėja nauji pasaulio politinės, ekonominės ir demografinės paradigmų poliai.

Pasaulių valdo inovacinės idėjos

Pasaulio ekonomika orientuojama integruotis į tarptautines investicijas išteklių, prekybos, globalių informacijos srautų ir žinių srityse. Šie veiksnių padės sukurti daugiašales struktūras, pagrįstas nacionalinių ekonomikų išsiejimu į bendrą pasaulinę tarpusavio priklausomybės struktūrą.

Pasaulio industrijos rinkos formavimas, orientuojantis į globalų informacinių tinklą – internetą, praplėtė idėjų ir technologijų horizontus. Taton J. ir S.Kortum atlikti tyrimai ir pasiūlyti leidiniui „Trade in ideas: patenting and productivity in the OECD“, „Journal of International Economics“ parodė, kad už didžiausią ekonominį pasaulio valstybių ribų Ekonominiu bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) šalys pasiekė per 90 proc. darbo našumo augimą, pasinaudojusios inovacinių idėjų, kurios anksčiau atrodė fantastinės ir neigvendinamos, globaliuoju tinklu. Šiuo metu kuriame megaprojektai, sujungiantys į globalias struktūras nacionalinius ir žemynų socialinius, prekybinius, pramoninius, transportinius ir finansinius tinklus.

Pagal globalių scenarijų 2030 metais pasaulio prekyboje įsivyrusiai paritetas, ir tame mums artimame pasaulyje bus paneigtos naivių idealistų, tikinčių utopiją, fantazijas.

Ekonomistas Džonas Meinardas Keinas (John Maynard Keynes) buvo teisus, pareikšdamas, kad „itakingu verslininkų valdžia perdaug išpučiamai palyginti su vis naujų idėjų atsiradimu. Tieki teisingos, tiek ir klaudingos idėjos yra stipresnės, nei mums atrodo. Kaip tik jos ir valdo pasaulį“.

Vartojimo sindromas

Ilgą žmonijos istorijos laikotarpį valstybės naujodojosi žemėlapiais politinėms ir ekonominėms ribomis žymėti. O tas ribas nubréždavo politikai. Artimiausioje ateityje prasidės epocha, kai ekonominės ribos bus panaikintos, nes pramonėje ir prekyboje prasidės globali kooperacija.

Ateis laikas jėgų regioninei pusiausvyrai išlai-kyti, kai nežymiu, jautrių ir nestabilių ekonomin-kių šalims reikės dėti daug pastangų savo ekono-mikoms sustiprinti. Reikės šalinti socialinius barjerus pasitelkiant aktyviajų gyventojų dalį ir tokiu būdu išvengti ekonominės izoliacijos ir at-silikimo nuo globaliojo pasaulio.

Dabartinė pasaulio ekonomiką padėtis ir jų tiražuojama vartojimo sindromo sekme per globalius informacijos tinklus aktyviai for-muoja egoistinio vartojimo paskatas Azijos ir Ramiojo vandenyno regione, Kinijoje, Indijoje ir Pietryčių Azijos valstybėse, kur nuolat didėja gyventojų skaičius. Todėl tame intensyviai besi-vystančiame regione ir Eurazijoje sparčiai didės gamyba ir vartojimas.

Šie veiksnių nulems ateityje tarptautinių per-vežimų apimtis ir jų intensyvumą tarp Eurazijos žemyno ekonominės polių, kur aukštos kokybės technologinio produkto masės iš Azijos regiono ims plaukti į Europinę jos dalį.

Aktiviai didėjant Eurazijos gyventojų skaičiui, iškils rimtų ekologijos problemų, atsiras at-sinaujinančių gamtos išteklių deficitas, pasikeis vartojimo struktūros, vadinas, iškils problemų, susijusių su tarptautinių pervežimų struktūrų ir ➤

Гостиница бизнес-класса Business class hotel

RIVASTAR

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

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



- Одноместные, двухместные, трехместные номера, номера-люкс и апартаменты
- Мини-бары
- Кондиционеры воздуха
- Индивидуальные сейфы
- Кабельное телевидение
- Кафе-бар
- Сауна
- Гараж
- Конференц-зал
- Интернет
- Зимний сад
- Прокат автомобилей.
- Организация банкетов, фуршетов и других мероприятий
- 5 минут пешком до центра города, 10 минут до моря и уникального Музея янтаря

- Single, double, family, de luxe rooms and apartments
- Mini bars
- Air conditioning
- Personal safety closets
- Cable TV
- Cafe-bar
- Sauna
- Garage
- Conference hall
- Internet
- Greenhouse
- Car rent
- Organizing banquet, fourchette parties and other events
- 5 min. walk to the centre, 10 min. to the sea and the unique Amber Museum.

Ул. Й.Симпсоной 13, LT-00135, Паланга, Литва
Тел: +370 460 52238, факс: +370 460 48356, эл. почта: info@rivastar.lt

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

www.rivastar.lt

apimčių pokyčiais. Kadangi dabartinių transportavimo rūšys (jūrų, oro, sausumos) priklauso nuo naftos ir duju žaliavos, o jų vartojimas geros padidės, atsiras šio iškasamojo kuro deficitas.

Autoritetingostarptautinės agentūros prognozuoją tokius rodiklius: 2020 metais Kinijos BVP viršys Vakarų šalių rodiklius, neskaičiuojant JAV BP. Indija šiuo rodikliu 2020 metais pralenks Europos šalių BVP rodiklius.

Sparčiai stiprėjancios Kinijos, Indijos ir tranzito šalių – Rusijos ir Kazachstano – ekonomikos iš esmės pakeis ne tik Eurazijos, bet ir pasaulio globalios ekonomikos vaizdą. Dėl šių transformacijų Eurazijoje susiformuos regioninė ekonominikų lygybė, kuri pakeis dabartinius tranzito koridorius. Atsiras naujų alternatyvių sausumos maršrutų, kuriais bus gabenami kroviniai iš Pietryčių Azijos šalių į Eurazijos europinę dalį.

Atsiras nauji tarptautiniai finansų ir ekonomikos centrai

Pasaulyje intensyviai plečiantis informacijos srautams, suverenios ir globalios technologijos padės pasaulio ekonomikai 2030 metais pasiekti 80 proc. augimą, palyginti su 2000 metais, o vartojimo pajamas vienam gyventojui padidinti 50 proc. Tačiau reikia atsiminti, kad ne visos valstybės turės naudos iš globalizacijos. Šalių ekonomikos ir autoriteto lygis priklausys nuo jų operatyvaus investavimo į pasaulio integraciją, nuo priėjimo prie globalių technologijų gamyboje, prekyboje ir transporte.

Iki 2030 metų pasaulinėje struktūroje bus sudarytos ekonominės ir politinės prielaidos kurtis naujiems tarptautiniams finansų ir ekonominikos centram. Pavyzdžiu, Ramiojo vandenyno pietinės dalies valstybėse, tarkim, Fidžyje, gali atsirasti naujieji singapūrai, kurie jų politikų aktyvumo ir sėkmingos adaptacijos pasaulio bendruomenėje dėka turi galimybę tapti galingais pasaulio logistikos, finansų ir informacijos centrais.

Tokios prielaidos paskatins racionalizuoti ir keisti tarptautinės prekybos struktūras, plėtoti dabartinius tarptautinius transporto koridorius, organizuoti naujus alternatyvius maršrutus.

Spėjų, kad būsimi transporto projektais bus įgyvendinami šukių „tranzitas besienų“, akcentuojant technologinio autorsingo plėtrą, integraciją į pasaulio ekonomiką, atsižvelgiant į nacionalines ir daugianacionalines

korporacijas, taip pat į geopolitikos interesus, žemynų ir pasaulio migracinius ir krovinių srautus.

Galima drąsiai teigti, kad geležinkelį vėžės plotis Eurazijos europinėje dalyje pakeis istorinius Senojo pasaulio standartus, ir unifikuoto formato geležinkeliai sujungs Ramiojo vandenyno pakrantės uostus su Atlanto vandenyno uostais.

Tokio geležinkelį unifikavimo efektyvumas bus ypač akivaizdus dabartinių klimato pokyčių sąlygomis, kai gali padažnėti agresyvūs antiklonai Pietryčių Azijos vandenynų akvatorijose, sumažindami krovinių gabėjimo jūromis intensyvumą. Iškurus daugybę laisvos prekybos ir sausumos uostų valstybėse, kurios neturi priėjimo prie jūrų, krovinių gabėjimas per Kinijos-Kazachstano-Rusijos ir Europos Sąjungos siejas bus naudingas ekonominiu ir finansiniu požiūriais.

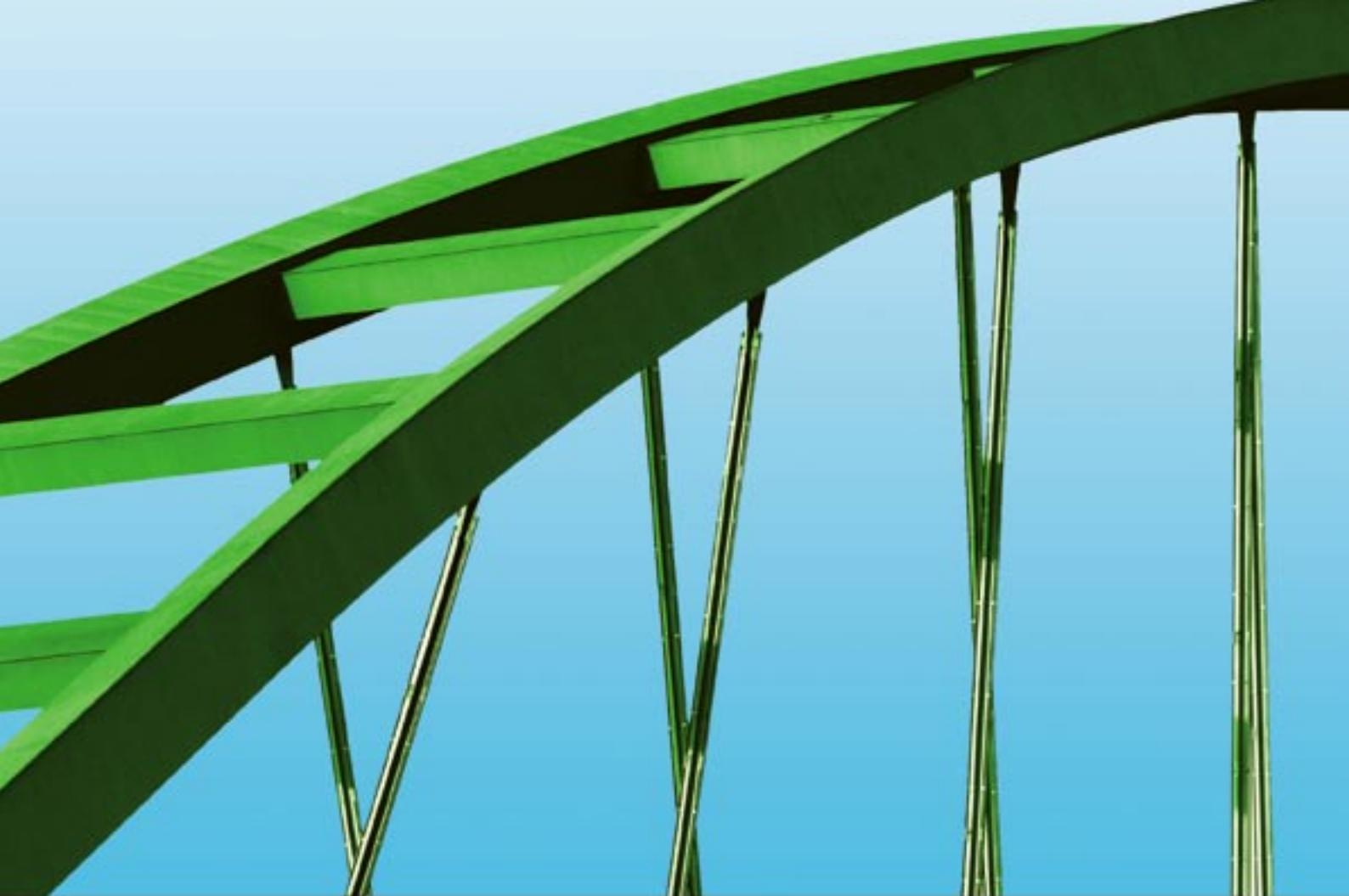
Technologinių pastangų organizuoti bendrą automatizuotą geležinkelį struktūrą su efektyviai valdoma logistikos sistema pavyzdys gali būti dabartinė tendencija tobulinti esamas transporto komunikacijas Kazachstane, Rusijoje, Kinijoje ir kurti naujus greitojo geležinkelio transporto projektus. Bendros žemyninės logistikos struktūros kūrimas bus orientuotas į tarpusavyje susietą pasaulį, bendrus jo uždavinius, didžiančius informacijos srautus, suverenijas ir globalias technologijas.

Stiprėjant Eurazijos regiono Azijos valstybių ekonomikai, dauguma transnacionalinių kompanijų orientuosis į tą jos dalį, į jos globalias finansų, prekybos ir logistikos kompanijas.

Spartėjantys politiniai, ekonominiai ir socialiniai procesai verčia pasaulio valstybes ir jų lyderius ieškoti savo identiškumo jau susiformavusioje ir globalioje ateities bendrijoje.

* Terminas „forsaitas“ pradėtas vartoti praejusio šimtmečio pabaigoje. Šiavoka „planavimas“ šiuo atveju yra strateginė, perkelianči akcentą nuo racionalaus požiūrio į evoliucinį. Aprūpinant informacija bazines grupes, atsakingas už sprendimų priėmimą, naudojami geresni pradiniai duomenys, kurių kokybę gerokai skiriasi nuo vienkartinių tyrimų tinklų. Visavertis „forsaitas“ padeda visiems jo dalyviams dalintis žiniomis, strateginiais orientyriais ir prognozėmis, turint galvoje daugybę galimų ivykių.

Tai bandymas ne šiaip pranašauti ateiti, bet palaikyti dialogą visuomenėje ir organizuotų duomenų pagrindais numatyti galimus ivykių variantus.



TRANSBALTICA 2011



XIV INTERNATIONAL
CONFERENCE

June 9 - 10, 2011
Radisson Blu Daugava Hotel,
Riga, Latvia

ORGANIZER:



PARTNER:

DnB NORD

SUPPORT:



Ministry of Transport
of the Republic of Latvia



LATVIJAS
DZELZCEĻS



EUROPEAN
TRANSPORT UNION



TRANSIT
LATVIA



LOA



TSM



Radisson
BLU
DAUGAVA HOTEL

ph.: +371 29269208, +371 27843957; fax: +371 67234050, e-mail: ltba@ltba.lv; www.ltbaassociation.lv



Приглашаем на конференцию «Балтийское море – ворота в Евразию»

В 2011 году Литва приступила к председательствованию в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) – крупнейшей региональной организации по безопасности, объединяющей 56 государств Европы, Северной Америки и Азии, переняв руководство этой организацией у Казахстана. Казахстан и Литва договорились и осуществляют стратегию, по которой приоритетными направлениями в годы председательства обеих стран будет развитие транспорта и транзита.

Идея и цели конференции

Как шли дела с осуществлением этой стратегии у Казахстана? Какой опыт и дальнейшие вехи он может передать Литве? Как гарантировать безопасность перевозки грузов по Балтийскому морю и в направлении Восток-Запад и Запад-Восток, а также надежность логистической цепочки? Как укрепить основы партнерства и сотрудничества Европы и Азии?

Эти и другие вопросы будут обсуждаться на международной конференции «Балтийское море – ворота в Евразию», которая состоится весной с.г. в Клайпеде (Литва).

Идея конференции – синергия бизнеса, науки и искусства Европы и Азии как возможность интеграции идей, инноваций, новых технологий в Европе и Азии на фоне начинающегося нового этапа экономических и геополитических отношений после финансового кризиса.

Ее цель – поощрять более активное экономическое, научное, социальное и культурное сотрудничество между Европой и Азией,

интеграцию высоких технологий в Евразии, знакомство с традициями культуры и искусства для достижения содружества и согласия наций и народов.

«Балтийский форум морских инноваций-2009»

В мае 2009 г. в Клайпеде (Литва) состоялись выставка и конференция «Балтийский форум морских инноваций: инновации в морском бизнесе и науке» и вручение наград «Роза ветров» международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA. Мероприятие было посвящено Европейскому дню моря.

20 мая 2008 г. трехстороннюю декларацию по поводу Европейского дня моря подписали руководители основных институтов ЕС – председатель парламента, председатель Еврокомиссии и председатель Совета ЕС. Дата 20 мая объявлена Европейским днем моря.

Европейский союз омыают волны Атлантического и Северного ледовитого океанов, Средиземного, Балтийского, Северного и Черного морей, протяженность побережья ЕС составляет почти 101 тыс. километров. 22 страны



На конференции в Клайпеде, 2009 г.



Участники конференции в Алматы, 2010 г.

ЕС являются прибрежными или островными государствами. Океаны и моря создают для европейцев более 5 млн рабочих мест.

Наибольшую угрозу для берегов ЕС представляют таяние ледников, загрязнение и неумеренное уничтожение рыбных ресурсов. Европейский парламент в прошлом году одобрил предложение по созданию интегрированной морской политики, которая обеспечит сохранность морей и океанов, чтобы европейские воды бороздил современный флот, наименее загрязняющий окружающую среду.

Эти вопросы нашли отзвук и на конференции, прошедшей в мае.

Мероприятие организовали Литовская ассоциация науки, образования и бизнеса «Балтийская долина», международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, Клайпедский университет и Клайпедский научно-технологический парк.

Оно прошло под патронатом министерств иностранных дел, транспорта и коммуникаций, просвещения и науки, сельского хозяйства ЛР.



На конференции в Алматы, 2010 г.



«Балтийское море – ворота в Евразию-2011»

Конференция этого года «Балтийское море – ворота в Евразию» продолжает традиции первых мероприятий.

В ходе двухдневного мероприятия пройдут:

Первый день:

1. Выставка синергии бизнеса и искусства Литвы и Казахстана.
2. Конференция «Балтийское море – ворота в Евразию» (пленарная сессия и работа по секциям).
3. Торжественная церемония награждений международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA призами «Роза ветров».

Второй день:

1. Выездные сессии в порту и на предприятиях.
2. Заключительная сессия – обобщение работы по секциям.
3. Принятие резолюции.
4. Подписание взаимных договоров.

Третий день:

возможна культурная программа по интересам.

Язык конференции:

английский, русский (синхронный перевод).



На конференции в Клайпеде в 2009 г. присутствовал министр транспорта России И.Левитин.

«Роль логистики на путях Азия-Европа-2010»

29 января 2010 г. в Алматы (Казахстан) были организованы международная конференция «Роль логистики на путях Азия-Европа» и вручение наград международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров».

Это было одно из первых мероприятий, успешно начавших деятельность по председательству Казахстана в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). Так это мероприятие охарактеризовал вице-министр транспорта и коммуникаций Казахстана Азат Бектуров на 18-м экономико-экологическом форуме ОБСЕ, который прошел 1-2 февраля в Вене (Австрия).

Концепция мероприятия великолепно сочеталась с государственной программой Казахстана «Путь в Европу», осуществление которой было начато в 2009 и завершится в 2011 году, а также со стратегией развития транспортных коридоров Казахстана.

Конференция по вопросам логистики стала важным шагом для конструктивного диалога между государствами, бизнесом, наукой и политикой о развитии транспорта и транзита в евроазиатском пространстве.

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

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



Kviečiame į konferenciją „Baltijos jūra –

Lietuva 2011 metais pradėjo pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) – didžiausiai regioninei saugumo organizacijai, vienjančiai 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos valstybes, perėmusi vadovavimą šiai organizacijai iš Kazachstano. Kazachstanas ir Lietuva sutarė ir vykdo strategiją, kad abiejų šalių pirmininkavimo metais prioritetenėmis kryptimis bus transporto bei tranzito plėtra ir vystymas.

Konferencijos idėja ir tikslai

Kaip šią strategiją sekési vykdyti Kazachstaniui? Kokią patirtį ir tolesnes gaires jis gali perduoti Lietuvai? Kaip garantuoti krovinių gabėjimo Baltijos jūra ir Rytų-Vakarų bei Vakarų-Rytų kryptimi saugumą ir logistikos grandinės patikimumą? Kaip stiprinti Europos ir Azijos partnerystės ir bendradarbiavimo pagrindus?

Šie ir kiti klausimai bus aptariami šiu metų pavasarį Klaipėdoje (Lietuva) įvyksiančioje tarptautinėje konferencijoje „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“.

Konferencijos idėja – Europos ir Azijos verslo, mokslo ir meno sinergija, kaip galimybė idėjų, inovacijų, naujų technologijų integracijai Europoje ir Azijoje, po finansinės krizės pradedant naują ekonomikos ir geopolitikos santykių etapą.

Jos tikslas – skatinti aktyvesnį ekonominį, mokslinį, socialinį ir kultūrinį bendradarbiavimą tarp Europos ir Azijos, verslo, mokslo, aukštųjų technologijų integraciją Eurazijoje, meno, kultūros, tradicijų pažinimą ir puoselėjimą, siekiant tautų santarvės bei sandraugos.

„Baltijos jūrinių inovacijų forumas 2009“

2009 m. gegužės mėnesį Klaipėdoje (Lietuva) buvo surengta paroda ir konferencija „Baltijos jūrinių inovacijų forumas: inovacijos jūrų versle ir moksle“ bei tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“. Renginys skirtas Europos jūrų dienai.

2008 m. gegužės 20-ąjį dėl Europos jūrų dienos trišalę deklaraciją iškilmingai pasirašė pagrindinių ES institucijų vadovai – parlamento pirmininkas, Europos Komisijos pirmininkas bei ES Tarybos pirmininkas. Ge-



gužės 20-oji paskelbtą Europos Jūrų dieną. Europos Sajungos, kurią supa Atlanto ir Arkties vandenynai, Viduržemio, Baltijos, Šiaurės ir Juodoji jūros, pakrančių ilgis – kone 101 tūkst. kilometrų. Net 22 ES šalys yra pakrantės arba salų valstybės. Vandenynai ir jūros europiečiamas sukuria daugiau nei 5 mln. darbo vietų. Didžiausiągrėsmę ESpakrantėmskelialedynutirpimas, tarša ir besaikis žuvų išteklių eikvojimas. Europos Parlamentas pernai pritarė siūlymui kurti integruotą jūrų politiką, kuri užtikrintų Europos vandenynų ir jūrų tvarumą, kad Europos vandenye plaukiotų šiuolaikiškas ir mažiausiai aplinką teršiantis laivynas.

Šie klausimai rado atgarsį ir gegužės mėnesį vykusioje konferencijoje.

Renginį organizavo Lietuvos mokslo, studijų



vartai į Euraziją“



ir verslo asociacija „Baltijos slėnis“, tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, Klaipėdos universitetas ir Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas.

Ji globojo LR užsienio reikalų, susisiekimo, švietimo ir mokslo, žemės ūkio ministerijos.

„Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa- 2010“

2010 m. sausio 29 d.. Almatoje (Kazachstanas) buvo surengta tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vejų rožė“.

Tai buvo vienas pirmųjų renginių, sėkmiginai pradėjės Kazachstano pirmininkavimo Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO) veiklą. Taip ši renginį apibudino Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas vasario 1-2 dienomis Vienoje (Austrija) vykusiamė 18-ajame ESBO ekonomikos ir aplinkosaugos forume.

Renginio koncepcija puikiai derėjo su Kazachstano valstybine programa „Kelias į Europą“, kuri buvo pradėta 2009 ir bus baigtą įgyvendinti 2011 metais, bei Kazachstano transporto koridorių išvystymo strategija.

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

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

Konferenciją globojo Lietuvos ir Kazachstano užsienio reikalų bei transporto ministerijos.

„Baltijos jūra – vartai į Euraziją-2011“

Šiu metų konferencija „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ tęsia pirmųjų renginių tradicijas.

Dvi dienas truksiančiame renginyje vyks:

Pirmaji diena:

1. Lietuvos ir Kazachstano verslo ir meno sinergijos paroda.
2. Konferencija „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ (plenarinė sesija ir darbas sekcijose).
3. Iškilminga tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimų ceremonija „Vėjų rožė“.

Antroji diena:

1. Išvažiuojamosios sesijos į uostą ir įmones.
2. Baigiamoji sesija – sekcijų darbo apibendrinimas.
3. Rezoliucijos priėmimas.
4. Tarpusavio sutarčių pasirašymas.

Trečioji diena:

Pagal interesus galima kultūrinė programa.

Konferencijos kalba: anglų, rusų (synchroninis vertimas).



«Роза ветров-2011»

2009 г., Клайпеда (Литва)

Впервые награды «Роза ветров» были вручены в 2009 году во время прошедшей в Клайпеде международной конференции – Балтийского форума морских инноваций.

В номинации «За укрепление имиджа морского государства» был награжден проект Литовского клуба яхтсменов «Ambersail» «Одиссея тысячелетия».

«За развитие инноваций в морском бизнесе» награжден совместный проект компаний «Вакару лайву гамиклэ» (Литва) и компании «BARD Engineering» (Германия) «Судно «Laivas Windlift 1» для строительства ветряных силовых установок в море».

«За научные достижения в изучении Балтийского моря и побережья» награжден совместный проект литовских, польских и российских ученых «Power».

«За воспитание морского менталитета» награжден проект Литовского высшего морского училища «Подготовка моряков в Литве».

2010 г., Алматы (Казахстан)

В прошлом году «Роза ветров» перешла границу Литвы. Международные награждения вручали в

Награждения международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA «Роза ветров-2011» учреждены в 2009 году.

«Роза ветров» – это международные награждения, присуждаемые за инновации, развитие экологически чистого бизнеса, внедрение возобновляющихся энергоресурсов, создание интегрированной морской политики в Европе и Азии, укрепление экономического и международного сотрудничества, внедрение научных достижений в бизнесе.

Роза ветров, указывающая направления на четыре стороны света, всегда сопровождала караваны и корабли Шелкового пути, Чайного, Пряного, Сахарного путей, Янтарного, Алмазного путей. Эти пути сегодня называют транспортными коридорами, соединяющими континенты. По числу четырех сторон света или четырех основных румбов «Розы ветров» присуждают четыре номинации.

Казахстане.

Во время конференции «Роль логистики на пути Азия-Европа», состоявшейся в Алматы 29 января, знаки «Розы ветров» были вручены за заслуги в логистике и вклад в укрепление сотрудничества между странами.

В номинации «За вклад в международное сотрудничество» на-

гражден министр транспорта и коммуникаций Казахстана Абелгази Кусаинов.

«За самый инновативный и успешный логистический проект в направлении Восток-Запад награжден международный союз автомобильного транспорта (IRU) за проект «Новая евроазиатская транспортная инициатива» (NELTI).

«За вклад в укрепление экономического сотрудничества Казахстана и Литвы» награжден Витаутас Варасимавичюс, руководитель литовско-казахстанской группы компаний «TL NIKA Group».

«За популяризацию логистики как науки» награжден Илья Сегал, директор национальной ассоциации экспедиторов Казахстана.

Предложение номинантов

Претендентов в номинанты могут предлагать ассоциации, конфедерации предпринимателей, торгово-промышленные и ремесленные палаты, учебные и научные учреждения, общественные морские организации, министерства, морские инстанции ЕС и другие организации.

Номинантов можно предлагать по электронной почте editor@jura.lt и по интернету.

Подробнее об условиях предложения номинантов, партнерства и спонсорства объявим на веб-сайтах журнала JURA MOPE SEA, Клайпедского университета и ассоциации «Балтийская долина» и конференции:

www.jura.lt; www.ku.lt
www.balticvalley.lt.
www.logisticseurasia.com

Предлагаемые в этом году номинации



«За вклад в укрепление международного политического и экономического сотрудничества между государствами Европейского союза и Азии».



«За вклад в укрепление и популяризацию деятельности Организации по безопасности и сотрудничеству Европы (ОБСЕ)».



«За успешно осуществленный транспортно-логистический проект и достижения в организации эффективного финансирования программ по развитию международных транспортных, транзитных коридоров Евразии».



«За научные достижения в совершенствовании деятельности морского и транспортно-логистического сектора».

В ходе торжественной церемонии награждений лауреатам будут вручены оригинальные созданные журналом, изготовленные в Литве призы из серебра, покрытые золотом и эмалью, и почетные дипломы.



„Vėjų rožė 2011“

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ įsteigtai 2009 metais.

„Vėjų rožė“ yra tarptautiniai apdovanojimai, skiriami už inovacijas, ekologiško verslo plėtrą, atsinaujinančių energijos išteklių diegimą, integruotos jūrų politikos kūrimą Europoje ir Azijoje, ekonominio ir tarptautinio bendradarbiavimo stiprinimą, mokslo laimėjimų diegimą versle.

Vėjų rožė, rodanti keturias pasaulio kryptis, visada lydėjo Šilko kelio, Arbatos, Prieskoniu, Cukraus kelio, Gintaro, Deimantų kelio karavanus ir laivus. Šie kelai šiandien vadinami transporto koridoriais, jungiančiais pasaulio žemynus.

Pagal keturias pasaulio šalis arba keturis didžiuosius „Vėjų rožės“ rumbus skiriamos keturių nominacijos.

2009 m. Klaipėda (Lietuva)

Pirmą kartą „Vėjų rožės“ apdovanojimai buvo įteikti 2009 metais Klaipėdoje vykusios tarptautinės konferencijos – Baltijos jūrių inovacijų forumo metu.

Nominacijoje „Už jūrų valstybės įvaizdžio stiprinimą“ buvo apdovanotos Lietuvos buriuotojų klubo „Ambersail“ projektas „Tūkstantmečio odisėja“.

„Už jūrų verslo inovacijų vystymą“ apdovanotas bendras Vakarų laivų gamyklos (Lietuva) ir kompanijos „BARD Engineering“ (Vokietija) projektas „Laivas Windlift 1“ vėjo jégainių statybai jūroje“.

„Už mokslo laimėjimus tiriant Baltijos jūrą ir pajūrį“ apdovanotas bendras Lietuvos, Lenkijos ir Rusijos mokslininkų projektas „Power“.

„Už jūrinio mentaliteto ugdymą“ apdovanotas Lietuvos aukštostos jūrevystės mokyklos projektas „Jūrininkų rengimas Lietuvoje“.

2010 m. Almata (Kazachstanas)

Pernai „Vėjų rožė“ peržengė Lietuvos sieną. Tarptautiniai apdovanojimai buvo įteikti Kazachstane sausio 29 d. Almatoje vykusios konferencijos „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ metu. „Vėjų rožės“ ženklai buvo įteikti už nuopelnus logistikoje bei indėlį į šalių bendradarbiavimo stiprinimą.

Nominacijoje „Už indėlį į tarptautinį bendradarbiavimą“ apdovanotas Kazachstano transporto ir komunikacijų ministras Abelgazy Kusainovas.

„Už inovatyviausią ir sėkmingiausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi“ apdovanota tarptautinė automobilių transporto sąjunga (IRU)



už projekta „Naujoji Eurazijos autotransporto iniciatyva“ (NELTI).

„Už indėlį į Kazachstano ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą“ apdovanotas Vytautas Varasimavičius, Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupės „TL NIKA Group“ vadovas.

„Už indėlį į logistikos mokslo populiarinimą“ apdovanotas Ilja Segalas, Kazachstano nacionalinės ekspeditorų asociacijos direktorius.

Nominantų siūlymas

Pretendentus į nominacijas gali siūlyti verslo asociacijos, konfederacijos, prekybos, pramonės ir amatų rūmai, mokymo ir mokslo įstaigos, visuomeninės jūrų organizacijos, ministerijos, ES jūrų institucijos ir kitos organizacijos.

Nominantus siūlyti galima elektroniniu paštu editor@jura.lt ir internetu.

Išsamiau apie nominantų siūlymo, partnerystės ir rėmimo sąlygas paskelbsime žurnalo JŪRA MOPE SEA, Klaipėdos universiteto, asociacijos „Baltijos slėnis“ ir konferencijos svetainėse:

www.jura.lt; www.ku.lt;
www.balticvalley.lt.
www.logisticseurasia.com

Šiemet siūlomos nominacijos



„Už indėlį į politinio ir ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą tarp Europos Sajungos ir Azijos“



„Už indėlį į Europos Sausumos ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) veiklos stiprinimą ir populiarinimą“



„Už sėkmin-gai įgyvendin-tą transporto ar logistikos projektą ir efektingiausią in-vesticinę programą tarptautinių Eurazijos transporto koridorių plėtroje“



„Už mokslo laimėjimus tobulinant jūrų, transporto ir lo-gistikos sektorius veiklą“

Iškilmingoje apdovanojimų ceremonijoje laureatams bus įteikti originalūs žurnalo sukurti Lietuvoje pagaminti prizai iš sidabro, dengti auksu ir emale, bei Garbės diplomai.

Балтийское море – ворота в Евразию

15-16 июня 2011 г.,
Клайпеда, Литва

Международная конференция
«Балтийское море – ворота
в Евразию» и награждения
призами международного
бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA
«Роза ветров-2011»



Baltijos jūra – vartai į Euraziją

2011 m. birželio 15-16 d.,
Klaipėda, Lietuva

Tarptautinė konferencija
„Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ ir
tarptautinio verslo žurnalo
JŪRA MOPE SEA apdovanojimai
„Vėjų rožė 2011“

Организаторы

Organizatoriai

JŪRA·MOPE·SEA
ТАРПАУТИНИС ВЕРСЛО ЖУРНАЛ

Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA
Тарптаутиніс верслю жurnalas JŪRA MOPE SEA

Почетное консульство Казахстана в Клайпеде
Kazachstano Garbės konsulatas Klaipėdoje



**Baltijos
siénis**

Литовская ассоциация науки, образования
и бизнеса «Балтийская долина»
Lietuvos mokslo, studijų ir verslo asociacija
„Baltijos slėnis“



Клайпедский университет
Klaipėdos universitetas

TL NIKA
ГРУППА
TELERPORT & LOGISTICS

Литовско-казахстанская логистическая компания «TL NIKA Group»
Lietuvos ir Kazachstano logistikos kompanija „TL NIKA Group“

VPA LOGISTICS
Your solution - our success!

Логистическая компания «VPA Logistics»
Logistikos kompanija „VPA Logistics“



Министерство иностранных дел ЛР
LR užsienio reikalų ministerija

Посольство Казахстана в Литве
Kazachstano ambasada Lietuvoje



Министерство транспорта и коммуникаций ЛР
LR susisiekimo ministerija

Патроны мероприятия

Renginj globoja:



Казахстан осуществляет транспортную стратегию

На проходившей в Алматы выставке «Транзит-ТрансКазахстан» во время дискуссий за круглым столом собеседники обратили внимание на интерсные вызывания президента АО «Казтранссервис» Аскара Сагындыкова. Своими мяслями о состоянии евразийских транспортных коридоров и перспективах транзита А. Сагындыков делится с читателями журнала JURA MOPE SEA.



- Господин Сагындыков, как Вы оцениваете состояние существующих евразийских транспортных коридоров и их конкурентоспособность?

- Казахстан занимает очень выгодное географическое положение, находясь между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией, что является бесспорным конкурентным преимуществом. Одним из ключевых звеньев развития казахстанской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала. Когда мы говорим о потенциальном транзите в евразийском сообщении, прежде всего имеем в виду три грузообразующих азиатских центра – Китай, Южную Корею и Индию, экспорт из которых в страны ЕС характеризуется стабильным ростом.

В евроазиатском транзите Казахстан участвует в трех направлениях: это Европа-Россия-Китай,

Европа-Китай через Иран, Турцию и Закавказье, а также Россия – Центральная Азия.

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора. В частности:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа-Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык-Актогай-Саяк-Моинты-Астана-Петропавловск (Пресногорьевская).

- Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа-Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык-Актогай-Алматы-Шу-Арысь-Саялагаш).

- ТРАСЕСА: Восточная Европа-Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык -Алматы-Актау).

• Север-Юг: Северная Европа-страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау-уральские регионы России и Актау-Атырау.

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить Центральный коридор ТАЖМ, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок в направлении Сарыагаш-Арысь-Кандагач-Озинки.

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

Конкурентными для казахстанских маршрутов являются переключения грузопотоков Узбекистана и Туркменистана, ранее осуществляемых северными маршрутами через прибалтийские и дальневосточные порты, на южные направления - в основном, через иранские порты Бендер-Аббас и Чаба-хор. В связи с этим в

рамках Транспортной стратегии РК, рассчитанной до 2015 года, в Казахстане началась реализация проекта строительства железнодорожной линии Узен-Госграница с Туркменистаном, которая будет продолжена на территории Туркменистана и Ирана и обеспечит привлечение дополнительных объемов транзитных грузопотоков по коридору Север-Юг. Кроме того, начались работы по проектам строительства новых железнодорожных линий: Манышлак-Баутино, Ералиево-Курык, Бейнеу- Жезказган. Новые ветки позволят более эффективно использовать в дальнейшем международный коридор ТРАСЕСА, загрузив дополнительными объемами погранпереход Достык-Алашанько.

Вместе с тем на концессионной основе началось строительство еще одного железнодорожного перехода между Казахстаном и Китаем. Казахстанская сторона приступила к прокладке линии Коргас-Жетыген.



- По данным, опубликованным в российской прессе со ссылкой на Урумчийское (западнокитайское) управление железных дорог КНР, объем грузовых перевозок через международный железнодорожный переход Алашанькоу (КНР)-Достык (Казахстан) увеличился с 162 тыс. тонн в 1991 году до 15,5 млн тонн в 2009 году. На сколько достоверна указанная цифра? Каким был объем перевозок через этот переход в 2010 году? Каковы прогнозы на 2011 год?

- Международный железнодорожный пограничный переход Достык-Алашанькоу, расположенный на стыке государственных границ Казахстана и Китая, является экономически значимым объектом в транзитно-транспортном потенциале Казахстана и обеспечивает перевозку грузов железнодорожным транспортом в сообщении Европа-Азия по территории Республики Казахстан, сформировав дополнительный трансконтинентальный маршрут, связывающий страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока, Восточной и Западной Европы. Пропускная способность станции составляет более 25 миллионов тонн грузов в год. Объем перевозок на железнодорожном переходе Достык-Алашанькоу растет с каждым годом. Если в 1991 году он составил всего 160 тысяч тонн, то в 2009 году побил все рекорды – более 15,5 миллиона тонн. В 2010 году данный показатель составил 15 166 млн тонн, в 2011 году, по предварительным подсчетам, грузопоток должен достичь 16,5 миллиона тонн.

- Объем контейнерного товарооборота через Сүзүкский канал достигает приблизительно 11 миллионов TEU ежегодно, что составляет порядка 220 млн тонн в год. Каждый год товарооборот увеличивается на 40 млн тонн. Какое количество контейнерных грузов проходит через международные пограничные пункты на казахстанско-китайской границе в настоящее время?

- Через станцию Достык осуществляются и контейнерные перевозки, которые составляют 70% от общего объема контейнерных перевозок в Республике Казахстан.

Объемы контейнерных перевозок через станцию Достык ежегод-

но растут, в период с 2003 (16 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте) по 2010 год (229 104 ДФЭ) объем контейнерных перевозок увеличился почти в 15 раз.

Такой бурный рост объемов, конечно же, требует принятия дополнительных мер по улучшению эксплуатационной деятельности, технической оснащенности и развитию инфраструктуры. Так, за последние годы на станции проводятся работы по усовершенствованию технологических процессов и удлинению железнодорожных путей, а также строительство новых. Данные меры позволили улучшить пропускную способность по узкой колее до 12 пар поездов в сутки.

Еще одним из ключевых факторов увеличения и ускорения пропускной способности станции является формирование контейнерных поездов, начало чему было заложено в 2001 году. Если за последние годы количество ежегодно организуемых АО «Казтранссервис» контейнерных поездов в среднем составило 900 единиц, то в 2011 году планируется увеличение данного показателя до 1200 единиц.

АО «Казтранссервис» в 2010 году всего организовало 1126 контейнерных поездов, 74% из них проследовали по международному стыку Достык – Алашанькоу.

- Каковы главные направления деятельности АО «Казтранссервис» в 2011 году?

- В целях привлечения дополнительных объемов контейнерных перевозок, а также для развития транзитного потенциала страны в АО «Казтранссервис» разработан план мероприятий на 2011-2012 годы, где основное внимание уделяется модернизации и обновлению вагонного и контейнерного парков, осуществлению перевозок скропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах, созданию совместного китайско-казахстанского предприятия с офисом в Урумчи, задачами которого станет формирование грузопотоков и предоставление сквозного контейнерного сервиса на международных транспортных коридорах, расширение сети центров транспортного обслуживания по принципу «одно окно», совершенствование тарифной политики.

Kazachstanas įgyvendina transporto strategiją



AImatoje įvykusios parodos „Tranzit Trans Kazachstan“ diskusijoje prie apskrito stalo pokalbio dalyviai atkreipė dėmesį į AB „Kaztransservis“ prezidento Askaro Sagyndyko kalbą. Savo mintimis apie Eurazijos transporto koridorių būklę ir tranzito perspektyvas A.Sagyndykovas dalijasi su žurnalo JŪRA MOPE SEA skaitytojais.

- Pone Sagyndykovai, kaip Jūs vertinate dabartinių Eurazijos transporto koridorių būklę ir jų konkurencingumą?

- Kazachstano geografinė padėtis labai naudinga – jis yra tarp dviejų dinamiškai besivystančių pasaulio ekonominio aktyvumo centrų – Europos ir Azijos. Viena pagrindinių Kazachstano ekonomikos stiprinimo grandžių yra šalies transporto sistemos tobulinimas ir jos galingas tranzito potencialas. Kai kalbame apie potencialų tranzitą Eurazijos koridoriais, visų pirmą turime galvoje tris Azijos krovinių santalkos centrus – Kiniją, Korėją ir Indiją, iš kurių eksportas į Europos Sąjungos šalis nuolat didėja.

Eurazijos tranzito sistemoje Kazachstanas dalyvauja trim kryptimis: Europa-Rusija-Kinija, Europa-Kinija per Iraną, Turkiją ir Užkaukazę, taip pat Rusija-Centrinė Azija.

Kazachstano teritorija eina ir formuoja respublikoje veikiančios transporto infrastruktūros pagrindu keturi tarptautiniai transporto koridoriai:

• Transazijos geležinkelio magistralės (TAGM) Šiaurės koridorius: Vakarų Europa-Kinija, Korėjos pusiasalis ir Japonija per Rusiją ir Kazachstaną (ruože Dostyk-Aktogaj-Sajak-Mointy-Astana-Petropavskas (Presnogorkovskaja).



Kazachstano sostinė Astana.

- TAGM Pietų koridorius: Pietryčių Europa-Kinija ir Pietryčių Azija per Turkiją, Iraną, Centrinės Azijos šalis ir Kazachstaną (ruože Dostyk-Aktogai-Almaty-Šu Arys-Saryagaš).

- TRACECA: Rytų Europa-Centrinė Azija per Juodąją jūrą, Kaukazą ir Kaspijos jūrą (ruože Dostyk-Almaty-Aktau).

- Šiaurė-Pietūs: Šiaurės Europa-Persijos įlankos šalys per Rusiją ir Iraną, dalyvaujant Kazachstanui Aktau jūrų uosto-Rusijos Uralo regionui ir Aktau-Atyrau ruožuose.

Be krypčių, dalyvaujančiu formuojuant pagrindinius transzemininius maršrutus, reikia paminti TAGM Centrinj koridorių, labai svarbū regioniniam tranzitui Saryagašo-Arysio-Kandačo-Ozinkos kryptimi.

Koridorai gerokai sutrumpina atstumus tarp Rytų ir Vakarų ir krovinių gabenimo terminus.

Kazachstano maršrutams yra konkurencingas Uzbekistano ir Turkmenistano krovinių srautų, anksčiau keliasius Šiaurės maršrutais per Baltijos ir Tolimųjų Rytų uostus, perkėlimas į pietų kryptis, dažniausiai per Iranu uostus Bender-Abasą ir Čaba-Chorą. Todėl dabar, vadovaujantis Kazachstano transporto strategija iki 2015 metų, šalyje pradėtas realizuoti geležinkelio linijos Uzenis-valstybės sieną su Turkmenistanu tiesimo projektas. Ši linija bus pratęsta Turkmenistano ir Irano teritorija ir pritraukus papildomus krovinių srautus Šiaurės-Pietų koridoriumi. Be to, pradėti realizuoti projektais tiesi naujoms geležinkelio linijoms: Mangylakas-Bautinas, Jeralievas-Kurykas, Beineu-Žezkazganas. Naujos geležinkelio šakos padės ateityje efektyviau panaudoti tarptautinį koridorių TRACECA, nukreipti papildomus krovinių srautus per pasienio perejį Dostyk-Alašankou.

Be to, Koncesijos pagrindais pradėta statyti dar viena geležinkelio perejā tarp Kazachstano

ir Kinijos. Kazachstanas jau pradėjo tiesi Korgaso-Žetygeno liniją.

-Sprendžiant iš Rusijos spaudos, kuri remiasi KLR Vakarų Kinijos Urumči geležinkelio valdybos duomenimis, krovinių srautai per tarptautinę Alašankou (KLR)-Dostyk (Kazachstanas) geležinkelio perėją padidėjo nuo 162 tūkst. tonų 1991 metais iki 15,5 mln. tonų 2009 metais. Kokšių skaičių tikslumas? Kiek krovinių pergabenta per šią perėją 2010 metais? Kokios 2011 metų prognozės?

- Tarptautinė geležinkelio pasienio perėja Dostyk-Alašankou, esanti Kazachstano ir Kinijos valstybinių sienų sandūroje, yra ekonominiu požiūriu reikšmingas objektas Kazachstano transporto ir tranzito potencialui, nes užtikrina krovinių gabenumą geležinkelio transportu Europos-Azijos maršrutais Kazachstano Respublikos teritorijoje. Ji suformavo papildomą tarpžemyninį maršrutą, jungiantį Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono, Artimujių Rytų, Rytų ir Vakarų Europos šalis. Šios stoties pralaida siekia per 25 milijonus tonų krovinių per metus. Ir kasmet šioje perėjoje didėja krovinių srautai. Antai 1991 metais buvo tik 160 tūkst. tonų, o 2009 metais jau viršyti visi rekordai – per 15,5 mln. tonų. 2010 metais šis rodiklis siekė jau 15 166 mln. tonų, 2011 metais numatomas krovinių srautas turėtų siekti 16,5 mln. tonų.

- Konteinerinių prekių apyvarta per Sueco kanalą kasmet sudaro maždaug 11 milijonų TEU, o tai yra maždaug 220 mln. tonų per metus. Kasmet prekių apyvarta padidėja 40 mln. tonų. Kiek šiuo metu konteinerinių krovinių pereina per tarptautinius pasienio punktus Kazachstano ir Kinijos pasienyje?

- Per Dostyk stotį gabenami ir konteineriai, kurie sudaro 70 proc. konteinerių pervežimų Kazachstano Respublikoje.

Kasmet per Dostyk stotį gabenama vis daugiau konteinerių: nuo 2003 metų (16 tūkst. konteinerių dvdešimties pėdų ekvivalentu) iki 2010 metų (229 104 DPE) konteinerių pergabenta beveik 15 kartų daugiau.

Suprantama, kad tokis spartus augimas reikalauja imtis papildomų priemonių eksploatacinei veiklai, techniniam aprūpinimui ir infrastruktūrai gerinti. Todėl pastaraisiais metais stotyje tobulinami technologiniai procesai, ilginami ir tiesiamai nauji geležinkelio bėgiai. Šios priemonės padėjo pagerinti traukinį pralaidą siauromis vėžėmis iki 12 porų traukinį per parą.

Dar vienas svarbus stoties pralaidumo didinimo veiksnyς yra konteinerinių traukinių formaivimas, prasidėjęs dar 2001 metais. Pastaraisiais metais AB „Kaztransservis“ kasmet organizuodavo vidutiniškai 900 konteinerinių traukinių, o 2011 metais planuojama padidinti jų skaičių iki 1200.

AB „Kaztransservis“ 2010 metais organizavo 1126 konteinerinių traukinių, iš jų 74 proc. važiavo tarptautine sandūra Dostyk-Alašankou.

- Kokios pagrindinės AB „Kaztransservis“ veiklos kryptys 2011 metais?

- Norėdama pritraukti kuo daugiau papildomų konteinerinių traukinių ir stiprinti šalies tranzito potencialą, AB „Kaztransservis“ parengė priemonių planą 2011-2012 metams. Jame ypatinges dėmesys skirtas vagonų ir konteinerių parkams modernizuoti ir atnaujinti, organizuoti greitai gendačių krovinių transportavimą konteineriuose-šaldytuvuose, iškurti bendrą Kinijos ir Kazachstano įmonę su kontora Urumčje, kuri formuoja krovinių srautus ir teiktu konteinerių paslaugas tarptautiniuose transporto koridoriuose, plėtotų transporto aptarnavimo centrus „vieno langelio“ principu, tobulintų tarifų politiką.



Казахстанский дух Азиады

Когда страна с населением чуть больше 16 миллионов человек становится ведущей зимней спортивной державой на континенте, где проживают около трех миллиардов человек, – это большой успех. Ведь уверенная победа сборной Казахстана на зимних Азиатских играх 2011 года, завоевавшей 32 золотые медали – третья всего золота Игр, по сути, дала старт празднованию 20-летия Независимости Казахстана.

Валерий Жандаулетов,
академик Академии журналистики Казахстана



Победа казахстанцев на столь значимом спортивном форуме – яркое доказательство конкурентоспособности нового поколения страны, свидетельство высокого национального духа, единства многонационального народа, последовательного и четкого курса руководства молодого суверенного государства на повышение благосостояния своих граждан. Ведь за любой значимой спортивной победой всегда стоят серьезные успехи страны в экономике. И, конечно, продуманная государственная политика и значительные системные инвестиции. По мнению многих международных экспертов, успехи страны, уверенная поступь Казахстана на международной арене связаны с именем главы государства – Нурсултана Назарбаевым. Он обладает высокой интуицией и блестящим чувством места и времени, часто играет против господствующего тренда политического рынка. Так было, когда страна отказалась от четвертого по мощности ядерного арсенала, а взамен получила гарантии мирового Клуба ядерных держав и приход иностранных инвесторов в страну. Нурсултан Назарбаев вопреки тяжелым экономическим условиям

и ропоту соратников внезапно переносит столицу из Алматы в Астану, разом решив при этом несколько проблем – развития центрального и северного регионов, избытка трудовых ресурсов на юге страны и проблему регионального сепаратизма. Точно так же он поступал во время мирового кризиса: когда все развитые страны сокращали зарплаты трудящихся и урезали социальные программы, объявил об ускоренном индустриально-инновационном развитии в посткризисное время. И в 2010 году страна имеет семипроцентный рост ВВП! Президент поставил, казалось бы, неразрешимую задачу – спустя 11 лет провести саммит ОБСЕ в Астане. Успешное председательство Казахстана в ОБСЕ в 2010 году, которое в этом году от Казахстана переняла Литва, и этот форум принесли признание Казахстану как влиятельному государству на глобальном уровне. И, наконец, когда президент Казахстана принял решение о проведении континентальных Игр и строительстве спортивных сооружений мирового уровня в Астане и Алматы, многие также были в сомнении: кризис, заморо-

женные вклады в банках – до того ли? И опять страна оказалась выше обстоятельств – решены финансовые проблемы, восстановлено доверие вкладчиков к банкам, а республика обзавелась новейшими спортивными объектами олимпийского качества. Таким образом, спортивный успех подкрепил политические достижения Казахстана. Азиада прошла на высочайшем организационном уровне. Сам глава Международного олимпийского комитета Жак Рогге, впервые посетивший Казахстан, заговорил о серьезных шансах республики на проведение Олимпиады 2022 года. – Мое знакомство с Казахстаном началось с Астаны, где я увидел много новых спортивных сооружений, инфраструктура которых первоклассная. Поражен и Алматы, – признался в интервью «Казахстанской правде» глава МОК. – Все объекты соответствуют самым современным требованиям. Я встретился с представителем спортивного комитета республики, главная цель которого – развитие спорта в республике и в перспективе – проведение Олимпийских игр в 2022 году. Ж. Рогге подчеркнул, что у Казахстана хорошие ресурсы и воз-

можности для организации любых соревнований, прекрасное географическое расположение, опытные тренеры и хорошие спортсмены.

Сборная Казахстана, костяк которой составляют те, кто пошел в спортивные секции уже в независимом Казахстане, принесли ей настоящую славу. Некоторые, как 18-летний Женя Левкин, обыгравший на трамплине олимпийского чемпиона из Японии, вообще родились в новое время. И именно это обстоятельство радует больше всего: нынешние успехи в спорте – это первые ощущимые результаты государственной политики в данной области. Добившись весомых результатов в экономике, получена возможность вкладывать значительные средства в развитие спорта и физической культуры. Глава Казахстана в своих Посланиях к народу не раз отмечал особую роль спорта в формировании здорового образа жизни, подчеркивая, что только здоровая молодежь может создать успешную нацию. О том, что эта политика разумна, красноречиво свидетельствует хотя бы тот факт, что если раньше казахстанские спортсмены в поисках лучших условий уезжали выступать за другие страны, то в последние годы имеет место обратная тенденция. И при этом многие из приезжих именно в Казахстане достигли настоящих успехов.

Это, например, наша национальная героиня Елена Хрусталева, которая к своему олимпийскому серебру Ванкувера добавила еще два «золота» Азиады. Или многие хоккеистки сборной Казахстана – бывшие россиянки, чемпионки Азиады! Одним из ярчайших проявлений высокого национального духа стала волевая победа девушки в хоккее с шайбой над сборной Японии. Вся страна в едином порыве праздновала этот успех. Прекрасной была и решающая встреча с китаянками, после которой дружная команда звонко распевала гимн на казахском языке. Для спортсмена дух победы – главное понятие. Как говорится, «Сражение выигрывает тот, кто твердо решил его выиграть». Седьмая Азиада дала республике весомый повод с большим уваже-



нием относиться к себе и своим возможностям.

Всего казахстанская дружина завоевала 70 медалей: 32 золотых, 21 серебряную и 17 бронзовых медалей. Тем самым был побит прежний рекорд – 29 золотых медалей сборной Японии в 1986 году на первых зимних Азиатских играх в Саппоро. У сборной Японии 54 медали (13 золотых, 24 серебряные и 17 бронзовых). Третья – Южная Корея: 38 медалей (13, 12, 13). Назовем некоторых героев Азиады. Алексей Полторанин – четырехкратный чемпион Азиады в лыжных гонках. Его супруга Оля тоже стала чемпионом Игр в биатлонной эстафете. Ольга Новикова и Михаил Сорокин выиграли по четыре «золота» в лыжном ориентировании. А блестательная нападающая и просто красавица Зарина Тухтиева! Это она молнией промчалась по льду к воротам японок при счете 1:2 в пользу соперниц, да еще когда наши играли в меньшинстве, и зажгла красный свет за воротами. А кто раньше по настоящему знал лучшего нападающего турнира по бенди Рауана Исалиева? И этот перечень можно продолжить. Известно, ничто так не сплачивает в мирное время народы, как победы в большом спорте. И поэтому трансляция Азиады, победы казахстанских спортсменов вызвали небывалый подъем патриотизма и внимания к спорту в Казахстане. Многие победители после Азиады признались: «Самое большое счастье испытываешь не тогда, когда тебе вручают золотую медаль Олимпиады или Азиады, а когда стоишь на пьедестале почёта и смотришь, как поднимается флаг твоей страны и слышишь гимн Родины, прижал руку к сердцу. И слезы наворачиваются на глаза, ты думаешь о том, что сейчас милли-

оны соотечественников вместе с тобой гордятся этой победой». Но победа – это всего лишь краткий миг счастья в бесконечной череде трудовых спортивных будней. Победа – это отлитые в золото годы тренировок, страданий, травм, тысячи километров бега.

Приятно отметить, что, продолжая азартно поддерживать своих спортсменов, казахстанские болельщики ни разу не позволили себе некорректных выпадов в адрес их соперников. Аплодисментами сопровождали не только лучших, но и тех, кому сегодня не довелось быть в числе первых.

Традиционное корректное поведение казахстанских болельщиков – это точное отражение толерантности народа страны. Все широкие, мирового уровня спортивные объекты передают всплеск движения спортсменам и детям. И, быть может, в 2022 году Казахстан опять удивит мир своим успехом на зимних Олимпийских играх в Алматы и Астане.

Читатель может сказать, что 11 лет совсем небольшой срок, чтобы выйти на мировой уровень в основных видах спорта. Но кто всего 10 лет назад мог предсказать, что Казахстан за это время почти в 8 раз повысит свой ВВП? Что вместо небольшого заштатного городка Целинограда появится красавица Астана – столица Казахстана, и что здесь в декабре 2010 года соберутся главы 55 государств ОБСЕ, крупнейшие мировые политики, что Республика сможет провести на высоком уровне Азиатские игры? Теперь это реально состоявшаяся события. А для того, чтобы стать признанной спортивной страной, у Казахстана есть все основания: сильная экономика, стабильная политическая система, здоровые традиции, единство народа и надлежащая база для развития спорта.

Kazachstano dvasia Aziadoje

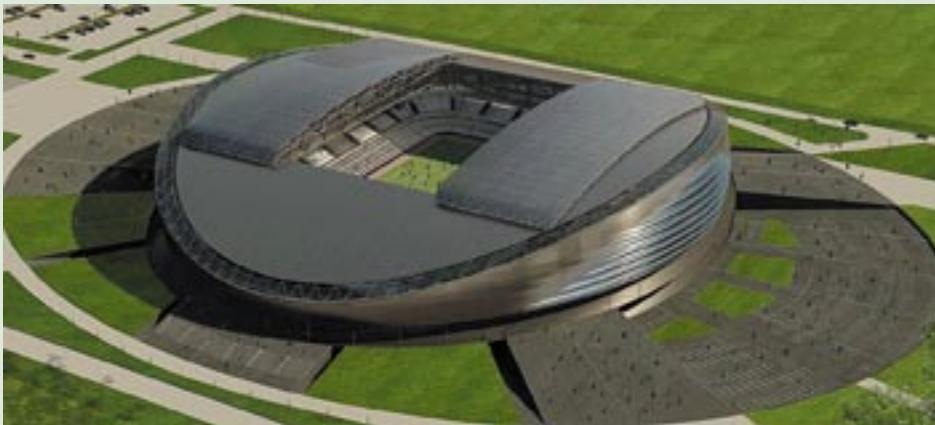
Valerijus Žandauletovas
Kazachstano žurnalistikos akademijos akademikas

Kai šalis su vos daugiau nei 16 milijonų žmonių tampa svarbiausia žemos sporto valstybe žemyne, kuriame gyvena maždaug trys milijardai žmonių, - tai didelė sėkmė. Juk Kazachstano rinktinės tvirta pergalė 2011 metų Azijos žemos žaidynėse, kur ji laimėjo 32 aukso medalius – trečdalį viso žaidynių aukso, tapo savotišku Kazachstano nepriklausomybės 20-mečio šventės startu.

Kazachstaniečių pergalė tokiam reikšmingame sporto forume – akivaizdus valstybės naujosios kartos konkurencingumo, daugiatautės šalies vienybės, tvirtos tautinės dvasios, jaunos suverenios valstybės vadovų rūpinimosi savo piliečių gerove įrodymas. Juk kiekviena reikšminga sportinė pergalė parodo ir rimtus šalies ekonomikos laimėjimus. Ir, suprantama, išmintingą valstybės politiką ir reikšmingas sistemos investicijas.

Daugelio tarptautinių ekspertų nuomone, tvirti Kazachstano žingsniai tarptautinėje arenoje susiję su valstybės vadovo Nursultano Nazarbajevo vardu. Jis turi puikią intuiciją, nuostabu laiko ir vienos pojūti, dažnai veikia prieš vyraujančias politinės rinkos tendencijas. Taip buvo ir tada, kai šalis atsisakė ketvirtuojo pagal galingumą branduolinio arsenalo, o mainais gavo pasaulio branduolinių valstybių klubo garantijas ir užsienio investicijų atėjimą į šalį. Nursultanas Nazarbajevas, nepaisydamas sunkių ekonominių sąlygų ir kai kurių bendražygių prieštaravimų,





staiga perkelia sostinę iš Almatos į Astaną, vienu metu išspręsdamas kelias rimtas centrinio ir šiaurinio regionų plėtros, darbo ištaklių pertekliaus šalies pietuose ir regioninio separatizmo problemas.

Lygiai taip pat jis pasielgė ir pasaulinės krizės metu. Kai visos išsvyčiusios šalys sumažino darbo žmonių atlyginimus ir socialines programas, jis paskelbė po krizės sparčią industrinę ir inovacinię plėtrą. Ir 2010 metais šalis pasiekė septintų procentų BVP augimą!

Prezidentas iškėlė, atrodytų, neišsprendžiamą uždavinį – po 11 metų surengti ESBO samitą Astanoje. Sékminges Kazachstano pirmininkavimas ESBO 2010 metais, kurį siemet iš Kazachstano perėmė Lietuva, pelnė Kazachstanui kaip įtakingos valstybės pripažinimą.

Ir pagaliau, kai Kazachstano prezidentas nusprendė surengti žemyno žaidynes ir pastatyti pasaulinio lygio sportinius objektus Astanoje ir Almatoje, daugelis irgi abejojo: krizė, išaldyt i ndėliai bankuose – ar apie žaidynes dabar reikia galvoti? Ir vėl šalis nugalėjo aplinkybes – išspręstos finansinės problemas, atkurtas indėlininkų pasitikėjimas bankais, o respublika išsigijo naujausius olimpinės kokybės sporto objektus.

Taigi, Sportinės sėkmės dar labiau susitirpino Kazachstano politinius laimėjimus. Aziada buvo puikiai organizuota. Pats Tarptautinio olimpinio komiteto vadovas Žakas Rožė (Jacques Rogge), pirmą kartą apsilankė Kazachstane, kalbėjo apie rimtas respublikos galimybes surengti 2022 metų Olimpiadą.

„Mano pažintis su Kazachstanu prasidėjo Astanoje, kur išvydau daug naujų sporto objektų su pirmaklasė infrastruktūra. Nustebino ir Almata. Visi objektai atitinka naujausius reikalavimus. Susitikau su respublikos sporto komitetu atstovu, kuris tikino, kad pagrindinis komiteto tikslas plėtoti šalyje sportą ir perspektyvoje – surengti 2022 metų Olimpines žaidynes“, – interviu laikraščiu „Kazachstanskaja pravda“ sakė TOK vadovas.

Ž. Rožė pabrėžė, jog Kazachstanas turi geras galimybes organizuoti bet kokias varžybas, jo puiki geografinė padėtis, patyrę treneriai ir geri sportininkai.

Kazachstano rinktinės branduolių sudaro tie, kurie atejo į sporto sekcijas jau Kazachstano neprisklausomybės metais, atnešdami jam tikrą šlovę. Kai kurie, kaip antai Ženia Levkinas, nugalėjės trampoline olimpinį čempioną iš Japonijos, apskritai gimbė naujuoju laiku.

Labiausiai ir džiugina ši aplinkybė – dabartiniai laimėjimai sporte yra pirmieji valstybės politikos šioje srityje rezultatai. Pasiekius gerų rezultatų ekonomikoje, atsirado galimybė daugiau lešų skirti sportui ir kūno kultūrai. Kazachstano vadovas savo Kreipimusi į tautą ne kartą nurodė sporto svarbą formuojant sveiką gyvenimo būdą, pabrėždamas, kad tik sveikas jaunimas gali sukurti sveiką nacią. Jog tokia politika protinga, akivaizdžiai parodo ir tas faktas, kad jeigu anksčiau Kazachstano sportininkai, ieškodami geresnių sąlygų, išvykdavo atstovauti kitoms šalims, tai pastaraisiais metais pastebima priešinga tendencija. Ir daugelis iš atvykusiu būtent Kazachstane pasiekė tikrų laimėjimų.

Pavyzdžiu, kad ir mūsų nacionalinė didvyrė Jelena Chrystaliova, kuri prie savo olimpinio sidabro, gauto Vankuverje, pridėjo dar du Azadios aukso medalius. Arba daugelis Kazachstano ledo ritulininkų rinktinės – buvusios Rusijos sportininkės – tapo Azadios čempionėmis! Vie na didžiausių tautinės dvasių apraiškų tapo merginų ledo ritulininkų pergalė prieš Japonijos rinktinę. Visa šalis šventė šitą pergalę. Puikus buvo ir lemiamas susitikimas su kinėmis, po kurio darni komanda garsiai giedojo himną kazachų kalba.

Sportininkui pergalės dvasia – svarbiausia savoka. Kaip sakoma, „kautynes laimi tas, kas tvirtai pasiryžęs jas laimėti“. Septintoji Aziada susitirpino respublikos sportininkų pasitikėjimą savo galimybėmis. Iš viso Kazachstano sportinin kai laimėjo 70 medalių: 32 aukso, 21 sidabro ir

17 bronzos. Tuo pačiu buvo viršytas ankstesnis rekordas – 29 Japonijos rinktinės aukso medalių 1986 metais pirmosiose Azijos žaidynėse Sapore. Japonijos rinktinė laimėjo 54 medalius (13 aukso, 24 sidabro ir 17 bronzos). Trečia buvo Pietų Korėja – 38 medalių (13 aukso, 13 sidabro ir 13 bronzos).

Paminėsime kai kuriuos Aziados didvyrius. Aleksejus Poltoraninas – keturis kart Aziados slidininkų lenktynių čempionas. Jo žmona Olia irgi tapo biatlono estafetės čempione. Olga Novikova ir Michailas Sorokinai laimėjo po keturis aukso medalius slidininkų orientavimosi varžybose.

O šaunioji puolėja ir tiesiog gražuolė Zarina Tuchtijeva! Tai ji žaibu nuskriejo ledu prie japonių vartų, kai rezultatas buvo 1:2 varžovių naudai ir kai mūšiškių žaidėjų buvo mažuma, ir jiežbė raudoną šviesą už vartų! O kas anksčiau gerai pažinojo geriausią bendžio turnyro puolėją Rauaną Isalijevą?

Ši geriausiuų sąrašą būtų galima ilgai testi.

Juk žinoma, kad niekas taip nesuvienija taikos metu tautos, kaip pergalės didžiajame sporte. Todėl Aziados transliacija, Kazachstano sportininkų pergalės sukelė Kazachstane neregėtą patriotizmo protrūkį ir didžiulį susidomėjimą sportu.

Daugelis nugalėtojų po Aziados prisipažino: „Didžiausią laimę pajunti ne tada, kai tau įteikia Olimpiados ar Aziados aukso medalį, o tada, kai stovi ant garbės pakylos ir matai, kaip kyla tavо šalies vėliava ir klausaisi Tėvynės himno, pri glaudęs ranką prie širdies. Ir akys ima kauptis ašaros, tu galvoji, kad dabar milijonai tėvynainių kartu su tavimi didžiuojasi tavo pergalę“.

Tačiau pergalė – tik trumpa laimės akimirka po ilgų ir sunkių sporto šiokiadienų. Pergalė – tai auksu išlieti treniruočių, kančių, traumų, tūkstančių kilometrų bėgimo metai.

Malonu pastebėti, kad azartiškai palaikydami savo šalies sportininkus Kazachstano sporto sirgaliai nė karto neleido sau nekorekтиško elgesio varžovų atžvilgiu. Plojimais buvo palydimi ne tik laimėtojai, bet ir tie, kam ši kartą nepasisekė būti pirmose vietose.

Tradicinis kazachų sporto sirgalų korekтиšumas – tai tikslus šalies žmonių tolerancijos atspindys.

Po Aziados visi ištaigingi sporto objektai bus panaudoti sportininkų rengimui ir vaikų ugdymui.

Ir galbūt 2022 metais Kazachstanas vėl nustebins pasaulį savo laimėjimais Olimpinėse žaidynėse Astanoje ir Almatoje.

Skaitytojas gali pasakyti, kad 11 metų - neilgas laiko tarpas, norint pasiekti pasaulinių pagrindinių sporto šakų lygi. Bet kas vos prieš 10 metų galėjo pagalvoti, kad Kazachstanas per tą laiką beveik 8 kartus padidins savo BVP. Kad vetejo nedidelio periferijos miestelio Celinogrado atsiras gražuolė Astana – Kazachstano sostinė ir kad čia 2010 metų gruodį susirinks 55 ESBO valstybių vadovai, žymiausiai pasaulio politikai, kad respublika sugebės surengti aukščiausio lygio Azijos žaidynes. Dabar tai jau praeities įvykiai. O kad Kazachstanas taptų pripažinta sporto šalimi, tam yra visos prielaidos: tvirta ekonomika, stabili politinė sistema, sveikos tradicijos, tautos vienybė ir tinkama sporto bazė.



Грузооборот портов восточного побережья Балтийского моря

За 2010 год в Клайпедском порту перевалено 31,27 млн т морских грузов, общий рост объемов грузооборота по сравнению с соответствующим периодом 2009 года составил 12,2 %.

По грузообороту в Балтийских портах Клайпедский порт продолжает опережать соседние Рижский и Вентспилсский порты и уступает лишь объединенному Таллинскому порту. Общий грузооборот Клайпедского порта и Бутингского терминала в 2010 году составил 40,29 млн т и превысил даже общий результат грузооборота объединенного Таллинского порта.

За январь-декабрь 2010 г. в Клайпедский порт зашло 6 948 судов, т.е. на 7,7 % или на 581 судно меньше, чем за тот же период позапрошлого года. За рассматриваемый период в порту всего побывало 321 тыс. пассажиров, т.е. на 18 % или на 48 872 пассажира больше, чем за тот же период 2009 г.

Клайпедский порт продолжает сохранять лидерские позиции в обработке контейнеризирован-

ных грузов. В январе-декабре 2010 г. таких грузов перевалено всего 294 954 TEU, т.е. на 18,9 % или на 46 977 TEU больше, чем за соответствующий период 2009 г.

В ПОРТУ ПРИМОРСК всего перевалено 77 566,3 тыс. т нефти и нефтепродуктов, т.е. на 2 % или на 1 590,9 тыс. т меньше, чем в январе-декабре 2009 г. Нефть и нефтепродукты – основные грузы Приморского порта. Нефти-сырца за упомянутый период перевалено 71 731,1 тыс. т, нефтепродуктов – 5 835,2 тыс. т.

В ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ всего обработано 58 052,9 тыс. т грузов, изменение составило +15 % или на 7 644,5 тыс. т больше, чем в 2009 г.

В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА всего перевалено 11 775,6 тыс. т грузов, изменение +14 % или +1 417,9 тыс. т. Большую часть грузооборота этого порта составил уголь – 75,9 %.

В КАЛИНИНГРАДСКОМ ПОРТУ за 2010 г. обработано 13 802,2 тыс. т грузов (на 11,6 % больше, чем в 2009 г.). По типам грузов насыпных и навалочных грузов перевалено 3 239,3 тыс. т. Изменение составило +18,4 % по сравнению с 2009 г. (перевалено 2 736,5 тыс. т). Наливных грузов перевалено 7 319,7 тыс. т (+7,7 %). В 2009 г. их перевалено 6 797,7 тыс. т. Перевалка генеральных грузов в 2010 г. соста-

вила 2 632,3 тыс. т (+2,4 %). В 2009 г. их обработано 1 698,7 тыс. т.

В ТАЛЛИНСКОМ ПОРТУ всего перевалено 36 649,5 тыс. т грузов, изменение составило +16 % или +5 052,5 тыс. т. Объемы наливных грузов составили 70,2 % грузооборота этого порта.

Перевозка пассажиров. В этом году в объединенном Таллинском порту обслужено 7 915,1 тыс. пассажиров, изменение составило +9,1 % или +657,5 тыс. человек.

Суда. В Таллинский порт зашло 7 275 судов, т.е. на 36 судов меньше по сравнению с тем же периодом 2009 г.

В РИЖСКОМ ПОРТУ всего перевалено 30 475,6 тыс. т грузов, изменение +2,5 % или +751,2 тыс. т. В 2010 году большую часть грузооборота составил уголь, которого было перевалено 11 548,8 тыс. т, это составило +37,9 % от общего грузооборота этого порта. В 2009 г. за рассматриваемый период в соседнем порту было перевалено 13 956,7 тыс. т, что составило 47 % общего грузооборота этого порта.

Перевозка пассажиров. Рижский порт посетили 764 тыс. пассажиров, изменение +10,5 % или +72,5 тыс. человек.

В ВЕНТСПИЛСКОМ ПОРТУ всего обработано 24 815 тыс. т грузов, изменение составило -7,0 % или -1 825 тыс. т. Наибольшую

часть грузооборота этого порта составили нефтепродукты – 54,2 %.

Перевозка пассажиров. Число пассажиров в Вентспилсском порту составило 18,2 тыс., изменение +16 % или +2,5 тыс.

Суда. Всего обслужено 1677 судов, изменение -7,0 % или -121 судно.

В ЛИЕПАЙСКОМ ПОРТУ всего перевалено 4 383,8 тыс. т грузов, изменение +0,06 % или +2,5 тыс. т. Большую часть грузооборота этого порта составило зерно – 32,2 %.

В 2011 году Клайпедский порт стартовал на позиции лидера

По обороту грузов в портах восточного побережья Балтийского моря Клайпедский порт в январе 2011 года перевалил больше всех грузов и опередил не только соседние Рижский и Вентспилсский порты, но и объединенный Таллинский порт. Общий грузооборот Клайпедского порта и Бутингского терминала в январе 2011 года составил 3,98 млн т.

По информации дирекции Клайпедского государственного морского порта подготовила Ю.Клеевская

Результаты грузооборота Клайпедского порта			
Группа грузов	Объем		Изменение, %
	01-12.2009	01-12.2010	
Всего	27 865 909,9	31 273 164,9	+12,2
Генеральные грузы	7 675 345,5	9 693 036,6	+26,3
Насыпные и навалочные грузы	9 676 556,5	11 771 033,7	+21,6
Наливные грузы	10 514 007,9	9 809 094,6	-6,7

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, тыс. т				
Порт	Объем	Изменение, %	Разница	
	01-12.2009	01-12.2010		
Всего:	273 679,4	289 894,5	+5,9	+16 215,1
Приморск	79 157,2	77 566,3	-2,0	-1 590,9
Санкт-Петербург	50 408,4	58 052,9	+15,0	+7 644,5
Таллин	31 597,0	36 649,5	+16,0	+5 052,5
Клайпеда	27 865,9	31 273,2	+12,2	+3 407,3
Рига	29 724,4	30 475,6	+2,5	+751,2
Вентспилс	26 640	24 815	-7,0	-1 825
Усть-Луга	10 357,7	11 775,6	+14,0	+1 417,9
Лиепая	4381,3	4 383,8	+0,06	+2,5
Выборг	1 184,4	1 100,4	-7,0	-84,0
Калининград	12 363,1	13 802,2	+11,6	1 439,1

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря в январе 2010 года, тыс. т			
Порт	Объем	Изменение, %	Разница
	01-01.2010	01-01.2011	
Всего:	10 568,0	11 142,5	5,4
Приморск*	-	-	-
Санкт-Петербург*	-	-	-
Клайпеда	2 584,1	3 180,3	+23,1
Таллин	3 113,8	3 000,0	-3,7
Рига	2 189,0	2 698,1	+23,3
Вентспилс	2 370,0	1 878,0	-20,8
Усть-Луга*	-	-	-
Лиепая	311,1	386,1	+24,1
Выборг*	-	-	-
Калининград*	-	-	-

* не предоставлено данных

Сравнение результатов Клайпедского порта за январь 2010 и 2011 г.			
Группа грузов	Объем	Изменение, %	
	01-01.2010	01-01.2011	
Всего	2 584 099,9	3 180 348,3	+23,1
Генеральные грузы	665 800,0	921 030,5	+38,3
Насыпные и навалочные грузы	1 028 518,7	1 258 429,4	+22,4
Наливные грузы	889 781,2	1 000 888,4	+12,5



Baltijos jūros uostų krova

Per 2010 metus Klaipėdos uoste krauta 31,27 mln. t jūrinių krovinių, bendras krovos apimčių augimas sudarė 12,2 proc., palyginti su praėjusių metų atitinkamu laikotarpiu.

Pagal krovinių apyvartą Baltijos uostuose Klaipėdos uostas ir toliau lenkia kaimyninius Rygos ir Ventspilio uostus, o nusileidžia tik jungtiniam Talino uostui. Bendra Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo krova 2010 metais sudarė 40,29 mln. t ir viršijo net jungtinio Talino uosto bendrą krovos rezultatą.

Per 2010 m. sausio-gruodžio mėn. į Klaipėdos uostą atplaukė 6 948 laivai, t. y. 7,7 proc., arba 581 laivų mažiau nei 2009 m. tą patį laikotarpi. Keleivių per ši laikotarpi iš viso apsilankė 321 tūkst., t. y. 18 proc., arba 48 872 keleivių daugiau negu per atitinkamą 2009 m. laikotarpi.

Klaipėdos uostas ir toliau išlaiko konteineriuotų krovinių krovimo lyderio pozicijas. 2010 m. sausio-gruodžio mėn. konteineriuotų krovinių iš viso krauta 294 954 TEU, t. y. 18,9 proc., arba 46 977 TEU daugiau nei 2009 m. tą patį laikotarpi.

PRIMORSKO UOSTE iš viso perplinta 77 566,3 tūkst. t, t. y. 2 proc., ar-

ba -1 590,9 tūkst. t mažiau nei 2009 m. sausio-gruodžio mén., naftos ir naftos produktų. Nafta ir naftos produktai yra pagrindiniai Primorsko uosto krovinių. Žaliasios naftos per nagrinėjamą laikotarpi perplinta 71 731,1 tūkst. t, naftos produktų - 5 835,2 tūkst. t.

SANKT PETERBURGO UOSTE iš viso krauta 58 052,9 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +15 proc., arba +7 644,5 tūkst. t daugiau nei 2009 m.

UST LUGOS UOSTE iš viso krauta 11 775,6 tūkst. t krovinių, pokytis +14 proc., arba +1 417,9 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro anglis - 75,9 proc.

KALININGRADO UOSTE 2010 m. krauta 13 802,2 tūkst. t krovinių (+11,6 proc. daugiau nei 2009 m.). Pagal krovinių tipus birių ir suvertinių krovinių krauta 3 239,3 tūkst. t. Pokytis sudarė +18,4 proc., palyginti su 2009 m. (krauta 2 736,5 tūkst. t). Skystujų krovinių perplinta 7 319,7 tūkst. t (+7,7 proc.). 2009 m. perplinta 6 797,7 tūkst. t. Generalių krovinių krova 2010 m. buvo 2 632,3 tūkst. t (+2,4 proc.). 2009 m. perkrauta 1 698,7 tūkst. t.

TALINO UOSTE iš viso krauta 36 649,5 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +16 proc., arba +5 052,5 tūkst. t. Skystujų krovinių apimtys sudaro 70,2 proc. šio uosto krovos.

Keleivių vežimas. Šiemet junginiame Talino uoste aptarnauta

7 915,1 tūkst. keleivių, pokytis sudarė +9,1 proc., arba +657,5 tūkst. keleivių.

Laivai. Į Talino uostą įplaukė 7 275 laivai, t. y. 36 laivais mažiau, palyginti su 2009 metu tuo pačiu laikotarpiu.

RYGOS UOSTE iš viso krauta 30 475,6 tūkst. t krovinių, pokytis +2,5 proc., arba +751,2 tūkst. t. 2010 metais didžiausią krovos dalį sudarė anglis, kurios buvo krauta 11 548,8 tūkst. t, tai sudarė +37,9 proc. šio uosto bendros krovos. 2009 metais per nagrinėjamą laikotarpi anglies kaimyniniame uoste buvo krauta 13 956,7 tūkst. t, tai sudarė 47 proc. šio uosto bendros krovos.

Keleivių vežimas. Rygos uoste apsilankė 764 tūkst. keleivių, pokytis +10,5 proc., arba +72,5 tūkst. keleivių.

VENTSPILIO UOSTE iš viso krauta 24 815 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė -7 proc., arba -1 825 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro naftos produktai - 54,2 proc.

Keleivių vežimas. Keleivių skaičius Ventspilio uoste sudarė 18,2

tūkst., pokytis +16 proc., arba +2,5 tūkst.

Laivai. Iš viso aptarnauti 1677 laivai, pokytis -7 proc., arba -121 laivas.

LIEPOJOS UOSTE iš viso krauta 4 383,8 tūkst. t krovinių, pokytis +0,06 proc., arba +2,5 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro grūdai - 32,2 proc.

2011 metus Klaipėdos uostas pradėjo lyderio pozicijoje

Pagal krovinių apyvartą Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose Klaipėdos uostas 2011 metų sausio mėnesį krovė daugiausiai krovinių ir aplenkė ne tik kaimyninius Rygos ir Ventspilio uostus, bet ir jungtinį Talino uostą. Bendra Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo krova 2011 metų sausio mėnesį sudarė 3,98 mln. t.

Pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos informaciją paruošė J.Klejevskaja

Klaipėdos uosto krovos rezultatai			
Krovinių grupė	Apimtis 2009 01–12	Apimtis 2010 01–12	Pokytis, proc. +12,2
Iš viso	27 865 909,9	31 273 164,9	+12,2
Generaliniai kroviniai	7 675 345,5	9 693 036,6	+26,3
Birieji ir suverstiniai kroviniai	9 676 556,5	11 771 033,7	+21,6
Skystieji kroviniai	10 514 007,9	9 809 094,6	-6,7

Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, tūkst. t				
Uostas	Apimtis 2009 01–12	Apimtis 2010 01–12	Pokytis, proc.	Skirtumas
Iš viso:	273 679,4	289 894,5	+5,9	+16 215,1
Primorskas	79 157,2	77 566,3	-2,0	-1 590,9
Sankt Peterburgas	50 408,4	58 052,9	+15,0	+7 644,5
Talinas	31 597,0	36 649,5	+16,0	+5 052,5
Klaipėda	27 865,9	31 273,2	+12,2	+3 407,3
Ryga	29 724,4	30 475,6	+2,5	+751,2
Ventspilis	26 640	24 815	-7,0	-1 825
Ust Luga	10 357,7	11 775,6	+14,0	+1 417,9
Liepoja	4381,3	4 383,8	+0,06	+2,5
Vyborgas	1 184,4	1 100,4	-7,0	-84,0
Kaliningradas	12 363,1	13 802,2	+11,6	1 439,1

Konteinerių krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, TEU			
Uostas	Apimtis 2009 01–12	Apimtis 2010 01–12	Pokytis, proc.
Sankt Peterburgas	1 343 675	1 931 382	+44,0
Klaipėda	247 977	294 954	+18,9
Ryga	182 980	254 475	+39,1
Talinas	131 059	151 969	+16,0
Liepoja	1 039	1 797	+73,0
Ventspilis	380	0	-100,0
			-380

Klaipėdos uosto 2010 ir 2011 m. sausio mėn. rezultatų palyginimas			
Krovinių grupė	Apimtis 2010 01–01	Apimtis 2011 01–01	Pokytis, proc.
Iš viso	2 584 099,9	3 180 348,3	+23,1
Generaliniai kroviniai	665 800,0	921 030,5	+38,3
Birieji ir suverstiniai kroviniai	1 028 518,7	1 258 429,4	+22,4
Skystieji kroviniai	889 781,2	1 000 888,4	+12,5

Konteinerių krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose 2011 metų sausio mėnesi, TEU			
Uostas	Apimtis 2010 01–01	Apimtis 2011 01–01	Pokytis, proc.
Sankt Peterburgas*	-	-	-
Klaipėda	19 804	27 868	+39,8
Ryga	16 172	20 555	+27,1
Talinas	10 875	13 944	+28,2
Liepoja	0	83	+100,0
Ventspilis	0	0	0

* nepateikė duomenų



Слово крепче печати

- Господин Витаутас, почему Казахстан? Почему Вы выбрали для своей деятельности именно эту страну?

- Казахстан, его традиции, культуру я хорошо знаю с юности. В годы своей активной спортивной деятельности немало времени довелось провести в Азии, а с казахскими борцами выступать на одном ковре. Отношения были отличными. Вместе с сильнейшими азиатскими спортсменами на первенстве бывшего Советского Союза мы защищали честь «Локомотива». С однами друзьями молодости наши пути разошлись, с другими связывают новые интересы. Это – надежные люди, на которых можно положиться не только в спорте, но и в бизнесе.

Казахстан, хотя и сложное, но прекрасное место для бизнеса. Это одна из самых быстро развивающихся стран СНГ и одна из самых дружественных Литве. А эти факторы в бизнесе очень важны.

- Большую часть своего времени Вы проводите в Казахстане. В этой стране Вы не гость, а официально зарегистрированы как лицо, имеющее здесь вид на жительство. Это показывает, что Ваши планы гораздо шире, чем только транспортная деятельность.

- Наша компания «TL NIKA Group», уже давно имеющая представительство в Алматы, в прошлом году открыла новое представительство в Караганде. Сотрудники компании работают и в Кустанае. Мы расширяем деятельность в этом регионе. Очень хочу, чтобы в Казахстане, с которым у нашей страны имеются серьезные и долгосрочные намерения о сотрудничестве, больше узнали о Литве, лучше познакомились с ней. В Казахстане живет немало литовцев, как и других европейцев, заброшенныхвойной в этот степной край. Особенновильная литовская община действует в Караганде. Ее основал, руководит ею и укрепляет очень патриотично настроенный предприниматель Виталий Тварионас, много работающий во благо Литвы. Он собственноручно построил уютный литовский

Витаутас Варасимовичюс, создавший литовско-казахстанскую группу компаний «TL NIKA Group», был одним из первых, кто вел литовский бизнес по извилистым дорогам Азии.

Когда в восстановивших независимость странах слово «логистика» было мало кому известным неологизмом, компания В. Варасимовичюса сеяла в транспортной деятельности семена логистики и терпеливо внедряла логистические принципы. За эти годы В. Варасимовичюс стал в евроазиатском регионе известным и признанным логистом, а Казахстан стал для него вторым домом, где, как и в Литве, у него немало надежных партнеров, близких и дорогих людей.

Поэтому нередко свои достижения в бизнесе и свои личные праздники Витаутас отмечает в этой стране.

О жизни, бизнесе, о партнерстве мы беседуем с Витаутасом Варасимовичюсом накануне его юбилея.



дом, который стал настоящим очагом общинны. Руководитель литовской общины «Lituania» является депутатом Ассамблеи народов Казахстана. Эта позиция предоставляет больше возможностей должностным образом представлять и рекламировать Литву. Думаю, что плечом к плечу с Виталиюсом мы сможем больше сделать для укрепления общинны, расширения литовского дома и популяризации Литвы. Это поможет бизнессу обеих стран.

- Уже давно известно выражение «Восток – дело тонкое». На Востоке большое значение имеют обычаи, традиции, культура, нюансы общения. Что, по Вашему мнению, обуславливает успех при работе в Азии?

- Личные знакомства и личные качества. Считаю, что очень важно держать свое слово, данные обещания, невзирая на то, как в этом отношении в своей стране поступают твои партнеры. Придя в чужой двор, не устанавливай свои порядки. Работай с соблюдением законов, обычаев той страны и не пытайся навязывать свои понятия демократии.

- На кого Вы опираетесь, когда в далекой стране возникают проблемы и трудности, когда нужен совет или помочь друга, приятеля?

- Вместе со мной уже второе десятилетие работают люди, с которыми я начинал бизнес, которые очень много помогали и помогают, когда это требуется. Был случай, когда мне не хватало одного часа, чтобы успеть вылететь на важную встречу, и мои приятели постарались, чтобы самолет меня подождал. Однажды один мой рассеянный приятель из Гонконга задержался в Казахстане, не заметив, что у него закончилась виза. Попав в неприятную ситуацию, иностранец вызвал о помощи. Хотя и был нерабочий день, я позвонил человеку, который, как мне было известно, ни при каких обстоятельствах не откажет. Проблема была решена деликатно и быстро. Таких историй и таких людей в моей жизни немало. Благодаря их помощи я познакомился с историей этой прекрасной страны, ее обычаями, природой, ее изумительными горами. Я твер-



до знаю, что если мне понадобится, эти люди будут рядом, и точно так же я буду рядом с ними, как только меня позовут.

- В прошлом году своей идеей провести в Казахстане логистическую конференцию Вы увлекли и журнал JŪRA MOPE SEA. Отрадно, что это наше совместное мероприятие при поддержке Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе во время председательства в ней Казахстана поистине удалось и получило широкий резонанс не только в Европе и Азии, но и в других странах ОБСЕ. В этом году Вы принимаете активное участие в составе рабочей группы в подготовке конференции в стране, председательствующей в ОБСЕ, – в Литве. Какой смысл как предприниматель Вы видите в этой своей деятельности?

– Смысл – сблизить Казахстан и Литву. Как предприниматель я считаю, что Казахстан является одним из важнейших, может, даже основной партнер Литвы. Наши политики не всегда мудро поступают по отношению к этой стране, и поэтому мы лишились хороших возможностей сотрудничества. Частная инициатива иногда урегулирует все лучше бюрократической машины.

За годы своей деятельности я накопил немало опыта и знаний. Не думаю, что это следует держать под замком. Хочу этим поделиться с людьми, работа которых аналогична моей. Я убежден, что в транспортной, логистической деятельности сотрудничество важнее конкуренции.

- Обычно люди хранят опыт для своих детей. А у Вас – двое сыновей.

– Мои сыновья Повилас и Йонас получили его с детства, когда мы с женой Стасе вместе начинали бизнес. Теперь они достаточно взрослые, чтобы работать самостоятельно. В ходе расширения бизнеса старший сын Повилас успешно приступил к руководству компанией «Штурвалас», очень важной в транспортно-логистической цепочке. Младший Йонас занимается всеми техническими вопросами. Наша семья это слаженная команда, в которой при необходимости каждый может заменить другого.

- Что Вы считаете главным в жизни, бизнесе, партнерстве, дружбе, общении?

– Дружба – очень важное для меня понятие. Я редко употребляю слово друг. Чаще говорю приятель, коллега, партнер, хороший человек, знакомый. Другом не становятся быстро. Друг приходит с годами. Он приходит надолго или на всю жизнь. Друг – это высшая категория в моей шкале ценностей. Друг – это тот, кто, я точно знаю, не продаст.

В дружбе, бизнесе, партнерстве и в жизни я выше всего ценю соблюдение слова. Я придерживаюсь старых взглядов: считаю, что подпись и печать – это хорошо, но слово для меня крепче любой печати.

- Благодарим Вас за ответы и поздравляем с замечательным юбилеем. ■

Žodis tvirčiau už antspaudą

Lietuvos ir Kazachstano įmonių grupę „TL NIKA Group“ sukurės Vytautas Varasimavičius buvo vienas pirmųjų, Lietuvos verslą vedęs vingiuotais Azijos keliais.

Kai nepriklausomybę atgavusiose šalyse žodis *logistika* skambėjo kaip mažai kam žinomas naujadaras, V. Varasimavičiaus kompanija *transporto veikloje* sejo logistikos sėklas ir kantriai diegė logistikos principus. Per tą laiką V. Varasimavičius Eurazijos regione tapo gerai žinomu ir pripažintu logistu, o Kazachstanas jam – antraisiais namais, kuriuose, kaip ir Lietuvoje, netrūksta patikimų partnerių, artimų ir brangių žmonių.

Todėl neretai savo verslo laimėjimus pažymi ir savo asmenines šventes Vytautas švenčia šioje šalyje. Apie gyvenimą, verslą, partnerystę su Vytautu Varasimavičiumi kalbamės jo jubiliejinio gimtadienio išvakarėse.

- Pone Vytautai, kodėl Kazachstanas? Kodėl savo veiklai pasirinkote būtent šią šalį?

– Kazachstaną, jo tradicijas, kultūrą gerai pažįstu nuo jaunystės. Savo aktyvios sportinės veiklos metu nemažai laiko teko praleisti Azijoje, o su Kazachstanu imtinyminkais kovoti ant vieno kilimo. Santykiai buvo puikūs. Kartu su stipriausiais Azijos sportinininkais tada buvusios Tarybų Sąjungos pirmenybėse gynėme „Lokomotyvo“ garbę. Teko pasidžiaugti ir prizinėmis vietomis. Su vienais jaunystės bičiuliais mūsų keliai išsiškyrė, su kitais atsirado naujų interesų. Tai – patikrinti žmonės, kurias galėjau pasikliauti ne tik sporte, bet ir versle.

Kazachstanas, nors ir sudėtinga, bet puiki vieta verslui. Tai viena sparčiausiai besivystančių NVS šalių ir viena iš draugiškiausių Lietuvai. O šie faktoriai versle labai svarūs.

- Bene didžiąją savo laiko dalį praleidžiate Kazachstane. Šioje šalyje esate ne svečias, bet oficialiai registruotas kaip gyvenamą vietą turintis asmuo. Tai rodo, kad čia puoselėjate daugiau planų nei tik transporto veikla.

– Mūsų kompanija „TL NIKA Group“, jau seniai turinti atstovybę Almatoje, pernai atidarė naują atstovybę Karagandoje. Kompanijos žmonės dirba ir Kustanajuje. Plečiame verslą šiame regione. Labai noriu, kad Kazachstanas, su kuriuo mūsų šalis turi rimtų ir ilgalaikių ketinimų bendradarbiauti, daugiau sužinotų apie Lietuvą, geriau ją pažintų. Kazachstane gyvena nemažai lietuvių, kaip ir kitų Europos žmonių, karo nublokištų į ši stepių kraštą. Ypač





Vytautas, Povilas ir Jonas Varasimavičiai.

stipri lietuvių bendruomenė veikia Karagandoje. Ją įkūrė, jai vadovauja, globoja ir stiprina labai patriotiškai nusiteikęs, Lietuvos labui daug dirbanties verslininkas Vitalijus Tvarijonas. Jis savo rankomis pastatė jaukius lietuvių namus, kuriie tapo tikru bendruomenės židiniu. Lietuvių bendruomenės „Lituanica“ vadovas yra Kazachstano tautos asamblejos deputatas. Ši pozicija suteikia daugiau galimybų tinkamai pristatyti bei reklamuoti Lietuvą. Manau, kad kartu su Vitalijumi surémę pečius galésime daugiau nuveikti stiprindami bendruomenę, plėsdami lietuvių namus bei populiarindami Lietuvos vardą. Tai padės abiejų šalių verslui.

- **Seniai yra žinomas posakis: „Rytai – subtilus dalykas“. Rytuose labai didelę reikšmę turi papročiai, tradicijos, kultūra, bendarvimo niuansai. Kas, Jūsų manymu, lemia sėkmę dirbant Azijoje?**

- Asmeninės pažintys ir asmeninės savybės. Manau, kad labai svarbu laikytis savo žodžio, teséti duotus pažadus, nepaisant to, kaip šiuo požiūriu savo šalyje elgiasi tavo partneriai. Atėjës į svetimą kiemą neįvedinék savo tvarkos ir ne-kurk savų įstatymų. Dirbk pagal tos šalies įstatymus, papročius ir nesitenk piršti kitam savo demokratijos sąvoką.

- **I ką Jūs atsiremate, kai tolimoje šalyje iškyla problemos ir sunkumai, kai reikia draugo, bičiulio patarimo ar pagalbos.**

- Kartu su manimi jau antrą dešimtmjetį dirba žmonės, su kuriais pradėjau verslą, kurie labai daug padėjo ir padeda, kai to reikia. Buvo atveju, kuomet pritruko valandos, kad spēčiau išskristi į svarbų susitikimą, ir bičiuliai pasistengė, kad lėktuvą manęs palauktų. Kartą vienas išsiblaškės mano bičiulis iš Honkongo užsibuvu Kazachstane ir nepastebėjo, kad pasibaigė jo viza. Pakliuves į nemalonią situaciją, užsienietis šaukėsi pagalbos. Nors buvo ir nedarbo diena, paskambinai žmogui, kuris, žinojau, kad ir kas bebūtų, ne-pasakys ne. Problema buvo išspręsta delikačiai ir greitai. Tokią istoriją ir tokią žmonių mano gyvenimė yra nemažai. Jų padedamas pažinau šios puikios šalies istoriją, papročius, gamtą, jos nuostabiuosius kalnus. Tvirtai žinau, kad jeigu man prieiks, tie žmonės bus šalia ir taip pat aš būsiu su jais, kai tik jie mane pašauks.

- **Pernai savo idėja surengti Kazachstane logistikos konferenciją Jūs uždegėte ir žurnalą JŪRA MOPE SEA. Galime pasidžiaugti, kad šis mūsų bendras renginys, palaikomas Europos saugu-**

mo ir bendradarbiavimo organizacijos, Kazachstano pirminkavimo metu tikrai pavyko ir turėjo platų atgarsį ne tik Europoje ir Azijoje, bet ir kitose ESBO šalyse. Šiemet Jūs aktyviai dalyvaujate darbo grupėje, rengdami konferenciją ESBO pirminkaujančioje šalyje – Lietuvoje. Kokią prasmę kaip verslininkas matote tokioje savo veikloje?

- Prasmė – suartinti Kazachstaną ir Lietuvą. Kaip verslininkas, aš manau, kad Kazachstanas yra vienas svarbiausių, gal net pagrindinis Lietuvos partneris. Mūsų politikai ne visuomet išmintingai elgësi šios šalies atžvilgiu ir todël esame praraðę gerų bendradarbiavimo galimybų. Privati iniciatyva kartais geriau viską sureguliuoja nei biurokratinė mašina.

Per keliolika veiklos metų esu sukaupęs nemažai patirties ir žinių. Nemanau, kad tai turėčiau laikyti po užraktu. Noriu ją paskleisti, pasidalinti su žmonėmis, kurie dirba panašų darbą kaip ir aš. Esu įsitikinës, kad transporto, logistikos veikloje bendradarbiavimas yra svarbiau už konkurenciją.

- **Papraštai žmonės patirtį saugo savo vaikams. O Jūs turite du sūnus.**

- Mano sūnūs Povilas ir Jonas ją gavo nuo vaikystės, kai mudu su žmona Stase kartu pradėjome verslą. Dabar jie pakankamai subrendę dirbtį savarankiškai. Plėsdamas verslą vyresnis sūnus Povilas sėkmingai pradėjo vadovauti labai svarbiai transporto ir logistikos grandinėje įmonei „Šturvalas“. Jaunesnysis Jonas rūpinasi visais techniniais klausimais. Mūsų šeima yra darni komanda, reikalui esant galinti vienas kitą pakeisti.

- **Kokius dalykus Jūs laikote svarbiausiais gyvenime, versle, partnerystėje, draugystėje, bendravime?**

- Draugystė – man labai svarbi sąvoka. Aš re-tai vartoju žodį „draugas“. Dažniau sakau bičiulis, kolega, partneris, geras žmogus, pažstamas. Draugu netampama greitai. Draugas ateina su metais. Jis ateina ilgam arba visam gyvenimui. Draugas – tai aukščiausia kategorija mano vertybų skalėje. Draugas – tai tas, kuris, tikrai žinau, – neišduos.

Draugystėje, versle, partnerystėje ir gyvenime labiausiai vertinu žodžio laikymąsi. Aš esu senų pažiūrų: manau, kad parašas ir antspaudas yra gerai, bet žodis man yra tvirčiau už antspaudą.

- **Dékojame Jums už atsakymus ir sveikiname su gražiu jubiliejumi.**



**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**



Почему спорт важен для транспортной инфраструктуры?

Путешествующие по миру люди становятся все более требовательными к удобствам сообщения, поэтому международные аэропорты объединяются с железнодорожными компаниями, чтобы обеспечить удобное сообщение общественным транспортом и убедить пассажиров оставить машины в гаражах и отказаться от дорогостоящих услуг такси.



Милда Маномайтите,
директор «airail EVENTS»

Вчерашние смертельные конкуренты, представители авиационного и железнодорожного рынков, 18-19 мая с.г. соберутся в Риге, где пройдут вторая международная конференция «airail EVENTS» – «Будущее воздушного и железнодорожного пассажирского транспорта – инновации и современные технологии» («The Future of AirRail – Innovations and Modern Technologies») и вручение награждений авиационного и железнодорожного рынка «GARA 2011» (Global AirRail Awards).

В течение двух дней конференции будут бурлить интенсивные дискуссии об интегрированном планировании путешествий и будущем электронных билетов, о тенденциях дизайна и выпуска аэропортовых поездов, технологиях охраны аэропортовых и железнодорожных терминалов, возможностях финансирования и моделях PPP, также о планах России, Польши, Украины, Латвии, Румынии, Словакии в осуществлении многомилионных проектов связок аэропортов и железнодорожных дорог.

В прошлом году международные спортивные мероприятия приковали внимание всего мира – пресса затаив дыхание следила за каждым движением стран, готовящихся к мероприятиям, следя, успеют ли они осуществить все проекты к Зимним олимпийским играм в Ванкувере, чемпионату мира по футболу и всемирным играм Содружества. Одна-



ко стремление построить огромнейшие стадионы и организовать впечатляющие церемонии открытия не было единственной заботой, объединяющей эти страны. Канада, Южная Африка и Индия спешили закончить инфраструктуру аэропортов и железнодорожных дорог ценой в миллионы долларов. Канада и Южная Африка радовались многотысячным толпам и позитивным отзывам общественности, успев вовремя открыть аэропортово-железнодорожные связи («Canada Line» и «Gautrain»). Индия,

к сожалению, встретила и проводила Всемирные игры Содружества, так и не порадовав спортивных болельщиков удобным и современным сообщением с аэропортом Дели.

Теперь настал черед Польши, Украины и России. Польша и Украина спешат завершить проекты транспортной инфраструктуры, включая железнодорожные связки с основными аэропортами, перед чемпионатом Европы по футболу 2012 года, а Россия готовится сразу к двум спортивным мероприятиям – Зимним олимпийским играм в Сочи в 2014-м и чемпионату мира по футболу в 2018 году, которые принесут стране миллионные инвестиции.

Об этих и других стратегических проектах на конференции в Риге будут дискутировать руководители аэропортов, авиалиний и железных дорог, представители министерств и городских самоуправлений, поставщики технологий и производители поездов со всего мира.

[www.airrailevents.com/
Riga2011.html](http://www.airrailevents.com/Riga2011.html)



Kodėl sportas svarbus transporto infrastruktūrai?

Pasaulio keliautojams tampant vis reiklesniais patogiam susisiekimui, tarptautiniai oro uostai vienijasi su geležinkelio kompanijomis, siekdami užtikrinti patogą visuomeninį transportą ir įtikinti keleivius paliki mašinas garažuose bei atsisakyti brangių taksi paslaugų.

Milda Manomaitytė
„airrail EVENTS“ direktorė

Buvę konkurentai oro ir geležinkelio rinkų atstovai šiemet gegužės 18-19 dienomis rinksis Rygoje, kur vyks antroji tarptautinė „airrail EVENTS“ konferencija „Oro ir geležinkelio keleivinio transporto ateitis – inovacijos ir moderniosios technologijos“ („The Future of AirRail – Innovations and Modern Technologies“) ir pasauliniai oro ir geležinkelio rinkos apdovanojimai „GARA 2011“ (Global AirRail Awards).

Dvi konferencijos dienas kunkuliuos intensyvios diskusijos apie integruotą kelionių planavimą bei elektroninių bilietų ateitį, oro uostų traukinių dizaino ir gamybos tendencijas, oro uostų



ir geležinkelio terminalų apsaugos technologijas, finansavimo galimybes bei PPP modelius, taip pat Rusijos, Lenkijos, Ukrainos, Latvijos, Rumunijos, Slovakijos planus igyvendinti multimilijoninius oro ir geležinkelio jungčių projektus.

Praejusiais metais tarptautiniai sporto renginiai sukaustė viso pasaulyo dėmesį – žiniasklaida sulaikiusi kvapą sekė kiekvieną besiruošančią renginiams šalių judesį, stebėdama, ar šios suspės igyvendinti visus Vankuverio žemos

olimpinių žaidynių, Pasaulio futbolo čempionato bei Pasaulio sandraugos žaidynių projektus. Tačiau siekis pastatyti didžiausius stadionus ir suorganizuoti išpūdingiausius atidarymo renginius nebuvo vienintelis šias šalis vienijantis rūpestis – Kanada, Pietų Afrika ir Indija skubėjo užbaigtį milijonus kainuojančią oro uostą bei geležinkelio infrastruktūrą. Kanada ir Pietų Afrika džiaugėsi tūkstantinėmis miniomis bei pozityviais visuomenės atsiliepimais ir spėjo laiku atidaryti oro uostą geležinkelį jungtis „Canada Line“ bei „Gautrain“. Indija, deja, sutiko ir palydėjo Pausaulio sandraugos žaidynes taip ir nepradžiuginusi sporto mėgėjų patogiu ir moderniu visuomeniniu susisiekimu su Delio oro uostu.

Dabar atėjo Lenkijos, Ukrainos bei Rusijos eilė. Lenkija ir Ukraina skuba užbaigtis transporto infrastruktūros projektus, iškaitant geležinkelio jungtis su pagrindiniais oro uostais, iki Europos futbolo čempionato 2012-aisiais, o Rusija ruošiasi net dvemis tarptautiniams sporto renginiams – Žiemos olimpinėms žaidynėms Sočyje 2014-aisiais bei Pasaulio futbolo čempionatui 2018-aisiais, kurie į šalį atves milijonines investicijas.

Apie šiuos bei kitus strateginius projektus konferencijoje Rygoje diskutuos oro uostų, oro linijų ir geležinkelio vadovai, ministerijų bei miestų savivaldybių atstovai, technologijų tiekėjai ir traukiniių gamintojai iš viso pasaulyo. ■

www.airrailevents.com/Riga2011.html



www.transportlogistic.de
www.AirCargoEurope.com

Užsisakykite bilietą į parodą:
www.transportlogistic.de/tickets/en

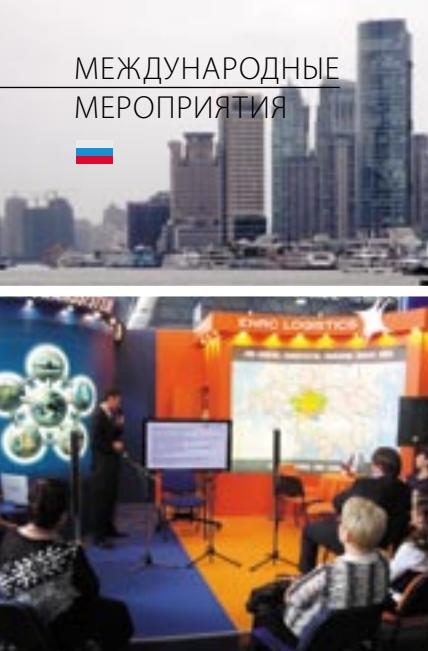
transport logistic
THE LEADING EXHIBITION

Kreiptis į:
Messe München atstovybė-Lietuva
Vincas Kudirkos g. 6, 03105 Vilnius
Tel: (8 5) 263 9114
muenchen.lt@dkb-balt.org

Including

Air Cargo Europe

2011 gegužės 10-13 d.
Miuncheno parodų centre



Признаки оживления экономики

Начинается марафон международных мероприятий 2011 года, поэтому стоит взглянуть на опыт и тенденции прошедшего года.

Зита Таллат-Кялпшайтэ

«Transit-Trans Kazakhstan» (Алматы)

Ежегодная международная выставка транспорта и логистики «Transit-Trans Kazakhstan» поочередно проводится в самых больших городах Казахстана Алматы и Астане. Это один из крупнейших и авторитетнейших форумов транспорта и логистики в Центральной Азии.

Тринадцатая выставка, которая в прошлом году должна была пройти в Астане, была перенесена в Алматы. Такое решение организаторы приняли, возможно, в связи с большим количеством проходивших в столице мероприятий, связанных с председательством Казахстана в ОБСЕ.

В выставке «Transit-Trans Kazakhstan 2010» приняли участие свыше 80 компаний из Казахстана, Грузии, России, Белоруссии, Украины, Швейцарии, Литвы, Латвии и других стран. Свою деятельность представили порты, логистические компании, железные дороги, грузоперевозчики, изготовители оборудования для грузоперевозок и другие предприятия.

На семинарах и беседах за круглым столом, прошедших в рам-

ках выставки, анализировались вопросы развития экспортного потенциала Казахстана, опыт первого года деятельности нового Таможенного союза.

Новый Таможенный союз – экономическая структура, объединяющая Казахстан, Россию и Белоруссию. При его учреждении было принято решение придерживаться одинаковых таможенных тарифов, руководствуясь единым таможенным кодексом, перенести внутренний таможенный контроль к внешним границам Таможенного союза.

Таможенный союз, создание которого сопровождалось заметным энтузиазмом, не особо оправдал ожидания участников казахстанского транспорта. Хотя официальная статистика гласит, что созданный союз до 2015 г. будет приносить Белоруссии и Казахстану 16–18 млрд долларов прибыли в год, раздаются голоса, что наиболее на этом союзе обогащается Россия. Это якобы продукт, инициированный российской автомобильной промышленностью и российскими лоббистами.

В дни транспортно-логистического форума Казахстан и Россия подписали соглашение о межрегиональном и приграничном сотрудничестве.

В документе перечислены действия сторон, необходимые для реализации совместных торговых, экономических, энергетических, агропромышленных, научно-технических, культурных, гуманитарных, социальных и других программ, создания благоприятных условий для перевозки грузов и пассажиров в пограничных регионах обеих стран.

Казахстан договорился с Россией унифицировать документы и процедуры транзитных перевозок.

«Транспорт и логистика» (Минск)

Четвертая международная выставка транспорта и логистики и транспортный конгресс проходили в разных местах белорусской столицы Минска, отдальных друг от друга, поэтому участникам не удалось экономно использовать время и во время перерывов осмотреть выставку. Опытные организаторы международных мероприятий таких ошибок не допускают. Быть может, в будущем их удастся избежать и компании «Техника и коммуникации», организовавшей минское мероприятие.

Солидность и вес мероприятия, в котором приняли участие компании из 10 стран, придало участие в нем министра транспорта Белоруссии Ивана Щербо, министра транспорта России Игоря Левитина, министра транспорта и коммуникаций Литвы Элигиюса Масюлиса и других официальных лиц.

На пленарной сессии и в тематических секциях форума было зачитано около ста докладов, прошли дискуссии на актуальные темы транспортной логистики, информационных технологий, совершенствования деятельности общественного транспорта, улучшения транспортных средств и инфраструктуры.

Министр транспорта Белоруссии И.Щербо выразил удовлетворение, что в его стране наконец-то удалось соединить транспорт и логистику.

«Еще несколько лет назад в Белоруссии о логистике ничего не было слышно. Когда я защищал свой второй диплом, о логистике никто не знал. А сегодня у нас уже есть свои экспедиторы-логисты, транспортники-логисты», – отметил министр транспорта. Ивану Щербо понравился призыв президента ассоциации «Транспортный коридор Восток-Запад» Альгирдаша Шакалиса объединиться в ассоциацию, цель которой – развивать торговлю и бизнес между странами в транспортном коридоре Восток-Запад. Как было упомянуто в докладе А.Шакалиса, в ассоциации участвуют 1796 компаний из 11 стран мира.

«Shiptec China 2010» (Далянь)

Одним из крупнейших, ярчайших и интереснейших мероприятий осени прошлого года была 7-я международная выставка судостроения, портов, судоходства и судового оборудования «Shiptec China 2010», состоявшаяся в китайском городе Далянь.

Современный портовый Далянь, расположенный на побережье Желтого моря, второй по величине город провинции Ляонин с населением в шесть с половиной миллионов человек, еще сравнительно молод. В городе, основанном лишь в 1898 году, преобладают современные стеклянные небоскребы, напоминающие бизнес-центры Шанхая и Гонконга, и меньшие строения не китайского стиля.

Далянь основали россияне как основной порт Транссибирской магистрали в восточной части



России и назвали его Дальний.

Проиграв русско-японскую войну 1904-1905 гг., россияне лишились этого города. Оказавшись в руках японцев, он получил название Дайрэн. После второй мировой войны в результате раздела собственности город достался Китаю, который до 1955 г. управлял им совместно с СССР. Тогда город назывался Люйда. Лишь позднее, когда Китай полностью перенял управление им, город снова получил прежнее название Далянь.

С 1984 г. Далянь открыт для зарубежных инвестиций и развивается очень интенсивно. Здесь преобладает судостроительная, судоремонтная и другая тяжелая промышленность.

С 1998 г. в Даляне раз в два года проходит крупнейшее в Северо-Восточной Азии мероприятие – международная выставка судоходства, судостроения, портов, судового оборудования, морских технологий и инженерии. Раньше мероприятие называлось «Shipport China», а с 2010 г. его деятельность расширилась и охватила большее число отраслей морской промышленности, переименовавшись в «Shiptec China».

В превосходно оборудованном Всемирном экспоцентре на выставочной экспозиции в 30 тыс. кв. м свою деятельность представили свыше 700 предприятий. Китай, Корея, Япония, Норвегия, Дания и Финляндия демонстрировали свою морскую индустрию, но-

вейшие достижения в области морских технологий, проводили технические семинары и встречи в национальных павильонах. Один только корейский павильон приравнивался к алматинской «Transit-Trans Kazakhstan» или минской выставке «Транспорт и логистика». В корейском павильоне было оборудовано 82 стендов.

За три дня выставку «Shiptec China» посетили более 15 тыс. специалистов.

«Рост и экономическое развитие Даляня тесно связаны с развитием морских портов, судостроительной промышленности. Выставка «Shiptec China» прекрасно позиционирует Далянь как международный центр судоходства и базу судостроения», - сказал мэр муниципалитета Даляня Хиа Дер Рен (Hia Der Ren).

«Приятно, что «Shiptec China» привлекает все большее внимание со стороны участников и посетителей. Для судоходных и судостроительных компаний Китая эта выставка является своеобразными воротами в мир. Это великолепная возможность для обмена информацией и поиска партнеров. CSIC («China Shipbuilding Industry Corporation») поддерживает и в будущем будет поддерживать это мероприятие», - заверил генеральный директор Корпорации судостроительной промышленности Китая Ли Чанг Инь (Li Chang Yin).

«Наша компания принимала уча-

стие во всех предыдущих выставках «Shipport China». Я сам стал свидетелем быстрого роста региональной выставки до мероприятия международного масштаба. Я вижу большие возможности для ее развития. Организаторы мероприятия должны еще больше постараться, чтобы «Shipport China» стала самой влиятельной выставкой в Северо-Восточной Азии», - сказал Мартин Никельсен (Martin Nickelsen), генеральный директор «17 Group of Norway» – крупнейшего поставщика норвежского оборудования для китайской судоходной индустрии.

Президент судостроительного комплекса «STX Dalian» Чунг Кванг (Chung Gwang) убежден, что в будущем Далянь станет самым главным местом судостроительной промышленности в мире, а мероприятие «Shiptec China» сплотит лучших специалистов этой области со всего мира.

«Marine Tech Summit-2010» (Далянь)

В дни выставки было проведено более 40 разных конференций и семинаров.

Ежегодная «Marine Tech Summit» (MTS) в прошлом году совпала с выставкой «Shiptec China», и это в немалой степени обусловило ее успех.

На «MTS-2010» более 200 известных докладчиков – ученых и практиков из разных стран мира – представили достижения в области научных исследований, дискутировали на темы развития морских технологий, возобновляемой энергии, влияния промышленности на изменение климата и по многим другим вопросам. С большим интересом были встречены доклады заместителя генерального секретаря Балтийского и международного морского совета (BIMCO) Ларса Роберта Педерсена (Lars Robert Pedersen), доктора Роберта Клиффорда (Robert Clifford) из Австралии, доктора Фэй Ченга (Fai Cheng) из Великобритании, руководителя канадской компании «Blu Energy»

Мартина Бюргера (Martin Burger) и многих других.

Конференция предоставила исключительную возможность узнать самые свежие новости в сфере морских технологий.

«Мы стремились создать надлежащую платформу для того, чтобы участники внутренней и зарубежной судоходной промышленности могли пообщаться с глазу на глаз, поделиться идеями и наметить новые возможности бизнеса и сотрудничества», - сказал в своем приветственном слове руководитель «MTS-2010» Ксяодан Мей (Xiaodan Mei).

Организаторы надеются, что предстоящая встреча «MTS-2011», тема которой «Эпоха нового уровня мореплавания со сниженным уровнем двуокиси углерода» (New Maritime Dimension in Low Carbon Era), будет еще успешнее. На ней намечено провести более 90 научных сессий, дискуссий и презентаций по вопросам гармоничного развития портов, судоходства, судостроения и других секторов морской индустрии.

Мероприятие пройдет 23-25 сентября в южнокорейском городе Пусан.

Судостроение Китая

На следующий день для участников выставки и конференции были организованы экскурсии: поездка в изумительный город Сиань (Amazing Xi'an) и на верфи Корпорации судостроительной промышленности Китая, а также в индустриальную зону даляньского острова Чанхай. Вместе с представителем журнала в Даляне Бетти Чен мы выбрали последний маршрут.

Корпорация судостроительной промышленности Китая (CSIC) и Государственная судостроительная корпорация Китая (CSSC) – это два крупнейших судостроительных конгломерата в Китае.

По прибытии в офис CSIC нам в первую очередь показывают фильм о гигантском судостроительном заводе. Фильм только на китайском языке и без титров. Специалист ➤

компании комментирует тоже на китайском языке. Другой сотрудник разговаривает по-английски. Он говорит, что привезет нас по территории завода, однако на ней нельзя будет ни фотографировать, ни вести видеосъемку.

Судоверф – огромная. Едем по ее территории. Видим множество людей, работающих над отдельными частями судна, над построенными наполовину или достраиваемыми судами.

Впечатляет. Габариты завода и строящихся судов просто ошеломляют.

В корпорацию входит 96 предприятий, расположенных в Северном Китае. В ней работает более 300 000 человек. CSIC – крупнейший производитель судов и судового оборудования в Китае. Входящие в корпорацию судоверфи строят суда разного назначения и водоизмещения, в том числе торговые, научно-исследовательские суда, военные корабли и подводные лодки дедвейтом до 300 000 тонн. Построенные на предприятиях корпорации суда экспортят более чем в 50 стран и регионов мира.

Далее едем в индустриальную зону Даляньского острова Чанхай.

Вдоль автострады простираются огромные площади водоемов, разделенных на квадраты. Здесь разводят все те дары моря, которыми так гордится Далянь и хвалятся в предназначенных для туристов буклетах.

Нас встречает энергичный вице-директор администрации индустриальной зоны острова Чанхай Хуимин Ли (Huimin Li), на хорошем английском представляет концепцию развития острова. И это не только концепция. Во время поездки по острову мы собственными глазами увидели, что ведутся реальные работы, мощное строительство. Только стройплощадку нефтегазового терминала мы обогнали более чем за час.

В отличном ресторане пробуем местные дары моря, беседуем с представителями администрации острова.

Хуимин Ли был приятно удивлен, когда я вручила ему выпускавший в Литве журнал JURA MOPE SEA, который можно читать и на китайском языке.

«CHINA 2010 Live» (Шанхай)

17-18 ноября в бизнес-мегаполисе Китая Шанхае состоялось мероприятие Всемирного совета

цепочки поставок (Global Supply Chain Council), созвавшее 350 делегатов-профессионалов из известных в мире компаний и 50 влиятельных докладчиков. В тридцати различных тематических потоках велись активные дискуссии и поиски лучших решений по совершенствованию взаимодействия отдельных логистических звеньев, улучшению деятельности всей цепочки, созданию возможностей для процветания бизнеса, невзирая на сложный экономический климат.

Мероприятие было организовано безупречно. На нем царил творческий дух демократии. Для организации и проведения дискуссий использовались новейшие технологии. Возникшие во время докладов вопросы участники конференции здесь же в зале отправляли в виде SMS-сообщений по указанному телефонному номеру. Вопросы демонстрировались на экране, и докладчики отвечали на них или дискутировали с автором вопроса.

Мероприятие увенчало вручение награждений CHINA, проводимое уже пятый год подряд. Награды были вручены самим выдающимся компаниям за новаторские модели управления цепочками поставок.

В отличие от многих других награждений, которые больше концентрируются на поставщиках логистических услуг и судоходных линиях, призы CHINA, в частности, предназначались для поощрения производителей и владельцев розничных товарных знаков.

Победителей выбирали путем открытого голосования в интернете. Лауреатами стали шесть компаний.

Награда за лучшее решение в цепочке поставок информационных технологий Китая была вручена платформе «SupplyON» за проект S.C.A.N. «Bosch China». «SupplyON» создала веб-платформу между «Bosch» и всеми поставщиками, позволяющую обмениваться информацией о заказе, прогнозами доставок и представляющая полную прозрачность сделки купли-продажи. В настоящее время около двухсот поставщиков подключены к системе «Bosch China» через «SupplyOn».

Награда лучшему консультационному партнеру цепочки поставок Китая вручена компании «Resources Global Professionals» за претворение в жизнь проекта «U2K2» в компании «Unilever

China». 3 июля 2010 г., после работ, длившихся пять месяцев, команда компании «Unilever China» успешно внедрила систему и перенесла инвентарь из старой системы в SAP на всех 55 складах «Unilever», избежав остановок в работе.

Награда самой экологически дружественной цепочке снабжения досталась компании «Dell» за поставки зеленого бамбука. Для снижения выброса двуокиси углерода в окружающую среду «Dell» вместо полимера, созданного на нефтяной основе, использовала бамбуковые упаковки. Совместно с поставщиком упаковок «Unisource Global Solutions» необработанный бамбук поставляется из лесов провинции Цзянси с учетом экологически дружественных принципов и стандартов Лесного попечительского совета («Forest Stewardship Council»). Используя 57 % натуральных материалов и таким образом экономя 18,2 млн фунтов стерлингов, «Dell» революционизировала рынок упаковок.

Успех мероприятия в большой степени обусловлен и опытом его организатора – учредителя и директора компании «Global Supply Chain Council» Макса Генри (Max Henry). Он двадцать лет проработал в странах Азии, десять последних – в Китае, принимая активное участие в создании цепочки поставок и логистических решений. М.Генри прилагает много усилий для закрепления «Global Supply Chain Council» не только в Китае, но и в Индии и Вьетнаме.

«INTERMODAL 2010» (Амстердам)

Мероприятие «Intermodal», считающееся одним из важнейших в Европе, похоже, восстанавливает свою едва не утраченную значимость.

Мероприятие, начавшее свою деятельность в 1976 году как «Конференция контейнерных технологий» (CTC), выросло в могущественное образование интермодальных решений. Однако в течение нескольких последних лет значение «Intermodal» заметно снизилось, число экспонентов и участников сократилось до уровня рядовой контейнерной выставки, а мероприятие, которое должно было пройти в 2009 году в испанском городе Барселона, всего за несколько недель до начала было отменено.

Однако вернувшаяся в прошлом году в Амстердам «Intermodal 2010» приятно удивила активностью экспонентов и наибольшим за десять лет количеством посетителей, собравшихся из 80 стран.

Конечно, заманчивой конфеткой мероприятия, быть может, определенной компенсацией за Барселону, из-за которой многие участники того мероприятия понесли немалые финансовые убытки, было бесплатное участие в конференции. Конференция, проходившая на выставочном пространстве в трех секциях, где доклады читали известные специалисты из разных стран мира, привлекла повышенное внимание со стороны посетителей.

Можно смело утверждать, что «Intermodal 2010» снова оправдала свое название. Это не было мероприятие только контейнерного бизнеса. В Амстердаме свою деятельность представили морские порты, железнодорожные, автотранспортные и логистические компании.

Эти перемены оценили участники и посетители выставки.

«Это была великолепная возможность встретиться с коллегами и партнерами в своей отрасли промышленности», – сказал директор шведской железнодорожной компании «Hector Rail» Матс Нильбом (Mats Nyblom).

«Я приехал сюда в поисках возможностей бизнеса с Европой. Не надеялся увидеть столько экспонентов отличного качества и посетителей со всего мира. Я установил много полезных контактов и обязательно приду в Гамбург в 2011 году», – радовался Элинг Болт (Eling Bolt) из Канады.

Санхев Боссе (Sanjeev Bose) из Индии отметил, что это было хорошо организованное мероприятие, на котором прозвучали очень важные прогнозы.

«Уже налицо признаки оживления промышленности. С прошлого мероприятия экономика в Европе коренным образом изменилась. Думаю, что теперь лидерам бизнеса самое время снова встретиться и составить планы на будущее. «Intermodal» является хорошей платформой для этого. Мы надеемся, что следующее мероприятие, которое состоится 29 ноября – 1 декабря 2011 года в немецком городе Гамбург, будет еще интереснее и успешнее для участников и гостей», – сказал руководитель мероприятия Фил Хантер (Phil Hunter).



Ekonomikos atsigavimo ženklai

Prasidedant 2011 metų tarptautinių renginių maratonui, pravartu žvilgtelėti į praėjusių metų patirtį ir tendencijas.

Zita Tallat-Kelpšaitė

„Transit-Trans Kazachstan“ (Almata)

Tarptautinės transporto ir logistikos parodos „Transit-Trans Kazachstan“ pamečiui vyksta didžiuosiuose Kazachstano miestuose Almatoje ir Astanoje. Tai vienas stambiausiu ir autoritetiniais transporto ir logistikos forumų Centroje Azijoje.

Tryliktoji paroda, pernai turėjusi vykti Astanoje, buvo perkelta į Almatą. Tokį organizatorių sprendimą, galimas dalykas, lėmė daug sostinėje vykiusių su Kazachstano pirmininkavimu ESBO susijusių renginių.

Parodoje „Transit-Trans Kazachstan 2010“ dalyvavo daugiau kaip 80 kompanijų iš Kazachstano, Gruzijos, Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos, Šveicarijos, Lietuvos, Latvijos ir kitų šalių. Savo veiklą pristatė uostai, logistikos kompanijos, geležinkeliai, krovinių vežėjai, krovinių gabėjimo įrangos gamintojai ir kitos įmonės.

Parodos metu vykiusiose seminaruose ir pokalbiuose prie apskrito stalo buvo analizuojami Kazachstano eksporto potencialo vystymo klaušimai, naujosios Muitų sąjungos pirmųjų veiklos metų patirtis.

Nauoji Muitų sąjunga – Kazachstaną, Rusiją ir Baltarusiją vienijanti ekonominė struktūra, kurioje nutarta laikytis vienodų muto tarifų, vadovautis vienu muitinės kodeksu, vidaus mui-

tinės kontrolę perkelti prie išorinių Muitų sąjungos sienų.

Su nemažu entuziazmu kurta naujoji Muitų sąjunga ne itin pateisino Kazachstano transporto dalyvių lūkesčius. Nors oficiali statistika skelbia, kad sukurta Muitų sąjunga iki 2015 m. Baltarusijai ir Kazachstanui duos 16–18 mlrd. dolerių pelno per metus, pasigirsta balsų, kad iš šios sąjungos daugiausia pelnos Rusija. Tai esą Rusijos automobilių pramonės ir kitų Rusijos lobistų iniciuotas produktas.

Transporto ir logistikos forumo dienomis tarp Kazachstano ir Rusijos buvo pasirašytas susitarimas dėl tarptarptinio ir pasienio bendradarbiavimo.

Dokumente įvardinti šalių veiksmai, būtini realizuojant bendras prekybos, ekonomikos, energetikos, agropramonės, mokslo ir technikos, kultūros, humanitarines, socialines ir kitas programas, sudaryti palankias krovinių ir keleivių gabėjimo sąlygas abiejų šalių pasienio regionuose.

Kazachstanas susitarė su Rusija unifikuoti transportinių gabėjimų dokumentus ir procedūras.

„Transportas ir logistika“ (Minskas)

Ketvirtoji tarptautinė transporto ir logistikos paroda bei transporto kongresas vyko skirtingoje, toli viena nuo kitos esančiose Baltarusijos sostinės Minsko vietose, tad dalyviamas nesisekė tau-piai panaudoti laiko - forumo pertraukų metu pasidairyti po parodą. Prityrė tarptautinių renginių organizatoriai tokią klaidą nedaro. Galbūt ateityje jų išsvengs ir Minsko renginių organizavusi bendrovė „Technika ir komunikacijos“.

Renginiui, kuriame dalyvavo kompanijos iš 10 šalių, solidumo ir svorio suteikė Baltarusijos transporto ministro Ivano Ščerbo, Rusijos trans-

porto ministro Igorio Levitino, Lietuvos susisiekimo ministro Eligijaus Masilio ir kitų oficialių pareigūnų dalyvavimas.

Forumo plenarinėje sesijoje ir teminėse sekcirose buvo perskaityta arti šimto pranešimų ir diskutuota aktualiomis transporto logistikos, informacinių technologijų, visuomeninio transporto veiklos tobulinimo, transporto priemonių ir infrastruktūros gerinimo temomis.

Baltarusijos transporto ministras I. Ščerbo pasidžiaugė, kad ir jo šalyje pagaliau pavyko su jungti transportą ir logistiką.

„Dar prieš keletą metų Baltarusijoje apie logistiką nieko nebuvo girdėti. Kai aš gyniausiu savo antrajį diplomą, apie logistiką niekas nežinojo. O šiandien mes jau turime savo ekspeditorius logistus, transportininkus logistus“, - džiaugėsi transporto ministras Ivanui Ščerbo patiko asociacijos „Transporto koridorius Rytai-Vakarai“ prezidento Algirdo Šakalio kvietimas jungtis į asociaciją, kurios tikslas – vystyti prekybą ir verslą tarp šalių transporto koridoriuje Rytai-Vakarai. Kaip buvo paminėta A. Šakalio pranešime, asociacijoje dalyvauja 1796 kompanijos iš 11 pa-saulio šalių.

„Shiptec China 2010“ (Dalianas)

Vienas didžiausių, ryškiausiu ir įdomiausių praėjusių metų rudens renginių buvo 7-oji tarptautinė laivų statybos, uostų, laivybos ir laivų įrangos paroda „Shiptec China 2010“, vykusi Kinijos mieste Daliane. Geltonosios jūros pakrantėje išskirtęs modernus uostamiestis Dalianas, antrasis pagal dydį Liaoningo provincijos miestas, turintis šešis su puse milijono gyventojų, palyginti jaunas. Tik 1898 metais įkurtame mieste dominuoja modernūs, stikliniai Šanchajaus ir Honkongo verslo centrus primenantys dangoraižiai ir mažesni ne ki-



niško stiliaus pastatai.

Dalianą kaip pagrindinį Transsibiro magistrėlę uostą rytinėje tuometinės Rusijos dalyje įkūrė rusai ir pavadino ji Dalnyj (Tolimasis).

1904-1905 m., pralaimėjė Rusijos-Japonijos kare, rusai neteko šio miesto. Atsidūrės japonų rankose, jis buvo pavadintas Dairen. Po Antrojo pasauliniu karo dalybų miestas atiteko Kinijai, kurį iki 1955 metų ji valdė kartu su Rusija. Miestas tada vadinosi Luda. Tik vėliau, valdymą visiškai perėmus Kinijai, jis vėl imtas vadinti senuoju vardu Dalian.

Nuo 1984 metų Dalianas yra atviras užsienio investicijoms ir vystosi labai intensyviai. Čia vyravuja laivų statybos, laivų remonto ir kita sunekioji pramonė.

Nuo 1998 metų Daliane kas antrai metai vyksta didžiausias Šiaurės Rytų Azijoje renginys – tarptautinė laivybos, laivų statybos, uostų, laivų įrangos, jūrų technologijų ir inžinerijos paroda. Anksčiau renginys vadinosi „Shipport China“, nuo 2010-ųjų, išsiplėtus veiklai ir aprėpus vis daugiau pasaulio jūrų pramonės sričių, jis pavadinamas „Shiptec China“.

Puikiai įrengtame Pasauliniame Expo centre 30 tūkst. kv. metrų parodos ekspozicijoje savo veiklą pristatė daugiau nei 700 įmonių. Kinija, Korėja, Japonija, Norvegija, Danija ir Suomija savo jūrinę industriją, naujausius jūrų technologijų laimėjimus demonstravo, techninius seminarus bei susitikimus rengė nacionaliniuose paviljonuose. Vien Korėjos paviljonas prilygo Almatoje vykusiai „Transit-Trans Kazakhstan“ ar „Transporto ir logistikos“ parodai Minske. Korėjos paviljone buvo įrengti 82 stendai.

Per tris dienas „Shiptec China“ parodą aplankė per 15 tūkst. specialistų.

„Daliano augimas ir ekonominis vystymasis glaudžiai susiję su jūrų uostu, laivų statybos pramonės vystymusi. Paroda „Shiptec China“ puikiai parodo Dalianą, kaip tarptautinį laivybos centrą ir laivų statybos bazę“, - sakė Daliano municipaliteto meras Hia Der Ren.

„Malonu, kad „Shiptec China“ sulaukia vis dinesnio dalyvių ir lankytojų dėmesio. Kinijos laivybos ir laivų statybos įmonėms ši paroda yra savotiški vartai į pasaulį. Tai puiki progna keistis informacija ir ieškoti partnerių. CSIC („China Shipbuilding Industry Corporation“) remia ir ateityje rems ši renginį“, - patikino Kinijos laivų statybos pramonės korporacijos generalinis di-

rektorius Li Chang Yin.

„Mūsų kompanija dalyvavo visose ankstesnėse „Shipport China“ parodose. Esu liudininkas, kaip sparčiai regioninė paroda išaugo iki tarptautinio renginio. Aš matau dideles galimybes jos plėtrai. Renginio organizatoriai turi dar labiau pasistengti, kad „Shiptec China“ taptų įtakojingiausia paroda Šiaurės Rytų Azijoje“, - sakė Martinas Nikelsenas (Martin Nickelsen), „17 Group of Norway“ – didžiausios Norvegijos įrangos tiekėjės Kinijos laivybos industriai – generalinis direktorius.

„STX Dalian“ laivų statyklos komplekso prezidentas Chung Gwang įsitikinės, kad ateityje Dalianas taps svarbiausia laivų statybos pramonės vieta pasaulyje, o „Shiptec China“ renginys suburs geriausius šios srities specialistus iš viso pasaulio.

„Marine Tech Summit-2010“ (Dalianas)

Parodos dienomis buvo surengta daugiau kaip 40 įvairių konferencijų ir seminarų.

Kasmet vykstantis „Marine Tech Summit“ (MTS) šiemet sutapo su paroda „Shiptec China“ ir tai turėjo nemažai įtakos jo sekmei.

„MTS-2010“ per 200 garsiu pranešėjų – mokslininkų ir praktikų iš įvairių pasaulyo šalių priėstė moksliinių tyrimų laimėjimus, diskutavo jūrinės technologijų vystymo, atsinaujinančios energijos, pramonės įtakos klimato kaitai ir daugelio kitų klausimų. Su dideliu susidomėjimu buvo sutikti Baltijos ir tarptautinės jūrų tarybos (BIMCO) generalinio sekretoriaus pavaduotojo Larso Roberto Pederseno (Lars Robert Pedersen), daktaro Roberto Klifordo (Robert Clifford) iš Australijos, daktaro Fai Čengo (Fai Cheng) iš Didžiosios Britanijos, Kanados kompanijos „Blu Energy“ vadovo Martino Burgerio (Martin Burger) ir daugelio kitų pranešimai.

Konferencijos dienos buvo nuostabi galimybė sužinoti paskutines jūrų technologijų naujienas.

„Mes siekėme sudaryti tinkamą platformą vienaus ir užsienio laivybos pramonės dalyviams bendrauti akis į akį, pasidalinti idėjomis ir numatyti naujas verslo ir bendradarbiavimo galimybes“, - savo sveikinimo žodyje sakė „MTS-2010“ vadovas Chiaodan Mei.

Organizatoriai tikisi, kad šiemet įvyksiantis



„MTS-2011“, kurio tema „Naujos jūrininkystės dimensijos su sumažintu anglies dvideginio kiekiu era“ (New Maritime Dimension in Low Carbon Era) bus dar sėkmingesnis. Jame numatomą surengti per 90 mokslinių sesijų, diskusijų ir prezentacijų uostų, laivybos, laivų statybos bei kitų jūrinės industrijos sektorių darnaus vystymosi klausimais.

Renginys vyks rugpjūčio 23-25 dienomis Pietų Korėjos mieste Busane.

Kinijos laivų statyba

Kitą dieną parodos ir konferencijos dalyviamams buvo surengtos ekskursijos: išvyka į Amazing Xi'an miestą ir į Kinijos laivų statyklos pramonės korporacijos statyklas bei Daliano Changxing salos industrinę zoną. Kartu su žurnalo atstove Daliane Betty Chen pasirinkome pastarajį maršrutą.

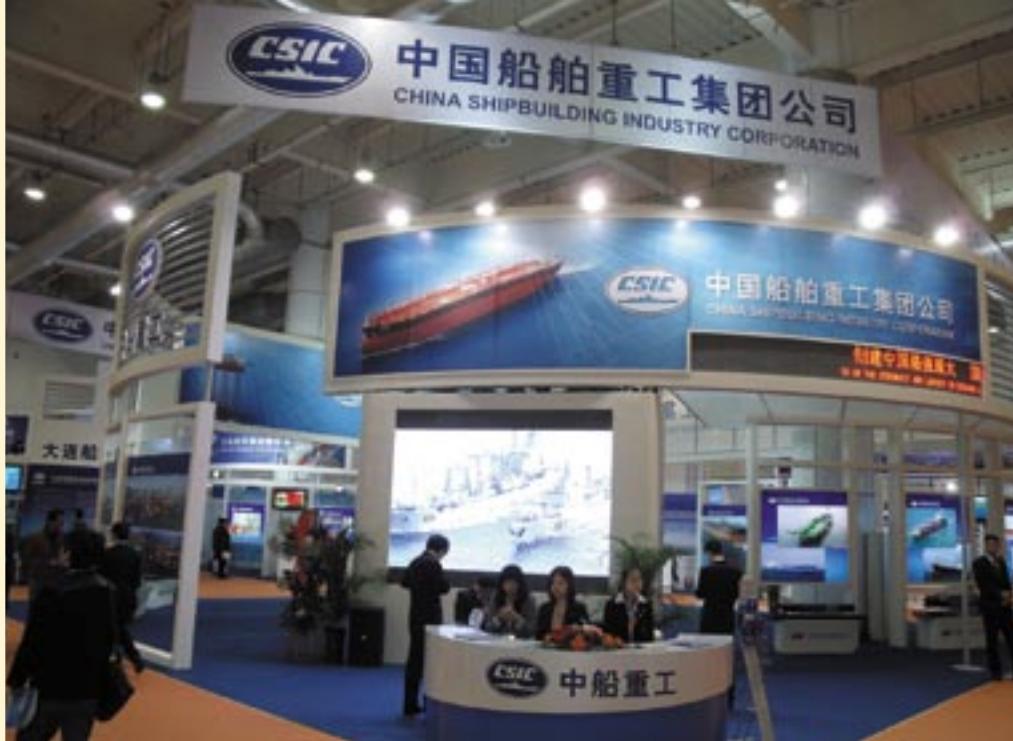
Kinijos laivų statybos pramonės korporacija (CSIC) ir Kinijos valstybinė laivų statybos korporacija (CSSC) yra du didžiausiai laivų statybos konglomeratai Kinijoje.

Atvykus į CSIC biurą, pirmiausia mums parodo filmą apie milžinišką laivų statyklą. Filmas tik kinų kalba be jokių titrų. Kompanijos specialistas komentuoja irgi kinų kalba. Kitas darbuotojas kalba anglų kalba. Jis pasako, kad mus praveš per gamyklos teritoriją, tačiau nei fotografuoti, nei filmuoti joje nebus galima.

Statyklą – milžinišką. Sukame ratus po jos teritoriją. Matome daugybę žmonių, besidarbujančių prie atskirų laivo dalių, įpusėtų ar baigiamų statyti laivų.

Ispūdinga. Gamyklos ir statomų laivų dydis pribloškia.

Korporaciją sudaro 96 įmonės, esančios Šiaurės Kinijoje. Jose dirba daugiau kaip 300 000 žmonių. CSIC – didžiausia laivų ir laivų įrangos gamintoja Kinijoje. Korporacijai priklausančios laivų statyklas stato įvairios paskirties ir dydžio laivus, išskaitant prekybos, mokslinių tyrimų, karinius ir povandeninius laivus iki 300 000 DWT.



Korporacijos įmonėse pastatyti laivai eksportuojami į daugiau nei 50 pasaulio šalių ir regionų.

Toliau vykstame į Daliano Changxing salos industrinę zoną.

Palei autostradą driekiasi didžuliai plotai kvadratais padalinti vandens telkinių. Čia auginamos visos tos jūros gėrybės, kuriomis taip didžiuojasi ir turistams skirtuose bukletuose giriiasi Dalianas.

Mus pasitikės energingas Daliano Changxing salos industrinės zonas administracijos vice direktorius Huimin Li gražiai anglų kalba pristato salos vystymosi koncepciją. Ir tai ne tik koncepcija. Važinėdami po salą, sava akimis pamatomė, kad vyksta realūs darbai, galimos statybos. Vien naftos ir duju terminalo statybos aikšteliui apžiūnoti prireikė daugiau nei valandos.

Puikiame restorane ragaujame vietinių jūros gėrybių, kalbamės su salos administracijos valdžios atstovais.

Huimin Li malonai nustemba, kai įteikiu jam Lietuvoje leidžiamą JŪRA MOPE SEA žurnalą, kurį galima skaityti ir kinų kalba.

„CHINA 2010 Live“ (Šanchajus)

Lapkričio 17-18 dienomis Kinijos verslo megapolisje Šanchajuje įvykęs pasaulinės tiekimo grandinės tarybos (Global Supply Chain Council) renginys sukviėtė 350 delegatų – profesionalus iš gerai žinomų pasaulio kompanijų ir 50 įtakinguji pranešėjų. Trylikoje skirtingu teminių srautų buvo aktyviai diskutuojama ir ieškoma geriausių sprendimų, kaip tobulinant atskirų logistikos grandžių sąveiką gerinti visos grandinės veiklą, sudaryti galimybes verslui klestėti, nepaištant sudėtingo ekonomikos klimato.

Renginys buvo nepriekaištingai organizuotas. Jame tyrojo kūrybinga demokratijos dvasia. Diskusijoms organizuoti ir valdyti naudotos naujausios technologijos. Besiklausydami pranešimų, iškilusius klausimus konferencijos dalyviai čia pat salėje SMS žinutėmis perduodavo nurodytu telefono numeriu. Klausimai buvo demonstruojami ekrane ir pranešėjai atsakydavo į juos arba diskutuodavo su klausimo autoriumi.

Renginį vainikavo penkerius metus iš eilės vykstantys CHINA apdovanojimai, kurie buvo įteikti iškilusiomis kompanijoms už novatoriš-

kus tiekimo grandinės valdymo modelius.

Skirtingai negu daugelis kitų apdovanojimų, linkusiu sutelkti dėmesį į logistikos paslaugų tiekėjus ir laivybos linijas, CHINA prizai, be kita ko, buvo skirti paskatinti gamintojus ir mažmeninių prekių ženklu savininkus.

Nugalėtojai buvo renkami viešu balsavimu internetu. Laureatais tapo šešios kompanijos.

Apdovanojimas už geriausią Kinijos informaciinių technologijų tiekimo grandinės sprendimą įteiktas „SupplyON“ už „Bosh China“ S.C.A.N. projektą. „SupplyON“ tai „Bosh“ interneto platforma, skirta tiekėjams, leidžianti dalintis užsakymo informacija, pristatymo prognozėmis bei suteikianti visišką pirkimo sandorio skaidrumą. Šiuo metu apie du šimtus tiekėjų yra prisijungę prie „Bosh China“ „SupplyON“ sistemos. Geriausio Kinijos tiekimo grandinės konsultacijų partnerio apdovanojimas skirtas kompanijai „Resources Global Professionals“ už „U2K2“ projekto kompanijoje „Unilever China“ įgyvendinimą. 2010 m. liepos 3 dieną, po penkis mėnesius trukusių darbų, kompanijos „Resources Global“ komanda sėkmėgai idiegė sistemą bei perkėlė inventorių iš senosios sistemos į SAP visuose 55 „Unilever“ sandeliuose išvengdama verslo pertrūkių. Draugiškiausios aplinkai tiekimo grandinės apdovanojimas atiteko „Dell“ kompanijai už žaliojo bambuko tiekimą. Norėdami sumažinti anglies dvideginio išskyrimą į aplinką, „Dell“ vietoje naftos pagrindu surinko polimeru naudojo bambuko pakuotes. Kartu su pakuočių tiekėju, „Unisource Global Solutions“, neapdorotas bambukas tiekiamas iš Jiagxi provincijos mišku pagal „Forest Stewardship Council“ aplinkai draugiškus principus ir standartus. Naudodama 57 proc. natūralių medžiagų ir taip suraupydamas 18,2 mln. svarų, „Dell“ revoliucionizavo pakuočių rinką.

Geriausios 3PL logistikos kompanijos apdovanojimas įteiktas „Toll“ kompanijai už Pristatymo grafikų sistemas projektą 2010, įgyvendintą bendrovėje „Colgate China“. Su projekto pagalba „Toll“ 72 proc. padidino „Colgate“ užsakymų skaičių.

Renginio sėkmę daugiausia lėmė jo organizatoriaus – kompanijos „Global Supply Chain Council“ steigėjo ir direktoriaus Makso Henrio (Max Henry) patirtis. Jis dvidešimt metų praleido

dirbdamas Azijos šalyse, dešimt pastarųjų Kinijoje, aktyviai dalyvaudamas tiekimo grandinės ir logistikos sprendimų kūrime. M. Henris deda daug pastangų, kad „Global Supply Chain Council“ įsitvirtintų ne tik Kinijoje, bet ir Indijoje bei Vietnamo.

INTERMODAL 2010 (Amsterdamas)

Vienu svarbiausiu Europoje laikomas renginys „Intermodal“, atrodo, vėl atgauna kvėpavimą ir beveik vos neprarastą svarbą.

Savo veiklą 1976 metais pradėjės kaip Konteinerių technologijos konferencija (CTC), renginys išaugo į galingą intermodalinių sprendimų darinį. Tačiau pastaruosius kelerius metus „Intermodal“ reikšmė buvo gerokai sumenkusi, eksponentų ir dalyvių skaičius sumažėjęs iki eilinės konteinerių parodos lygio, o 2009 metais Ispanijos mieste Barselonoje turėjės vykti renginys iki jo pradžios likus vos kelioms savaitėms buvo atšauktas.

Tačiau pernai į Amsterdamą sugrįžęs „Intermodal 2010“ malonai nustebino eksponentų ir didžiausiu per dešimt metų lankytojų, susirinkusi net iš 80 šalių, aktyvumu.

Žinoma, viliojantis renginio saldainiukas, galbūt tam tikra kompensacija už Barseloną, dėl kurios daugelis to renginio dalyvių turėjo ir nemažų finansinių nuostolių, buvo nemokamas dalyvavimas konferencijoje. Parodos erdvėje trijose sekcijoje vykusi konferencija tikrai sulaukė didelio lankytojų dėmesio, pranešimus skaitė garsūs specialistai iš įvairių pasaulio šalių.

Drąsiai galima teigti, kad „Intermodal 2010“ vėl pateisino savo pavadinimą. Tai nebuv'o tik konteinerių verslo renginys. Amsterdame savo veiklą pristatė jūrų uostai, geležinkeliai, kelių transporto ir logistikos kompanijos. Be garsių Europos kompanijų, čia aktyviai dirbo Azijos ir Amerikos žemynų atstovai.

Šiuos pokyčius įvertino parodos dalyviai bei lankytojai.

„Tai buvo puiki galimybė susitikti su savo pramonės šakos kolegomis ir partneriais“, - sakė Švedijos geležinkelio kompanijos „Hector Rail“ direktorius Matas Nyblomas (Mats Nyblom).

„Atvykau čia ieškodamas verslo su Europa galimybų. Nesitikėjau pamatyti tiek puikius kokybės eksponatų ir lankytojų iš viso pasaulio. Užmezgiau daug naudingų kontaktų, ir tikrai dalyvaušiu Hamburge 2011 metais“, - džiaugėsi Elingas Boltas (Eling Bolt) iš Kanados. Sanjevas Bosé (Sanjeev Bose) iš Indijos pabrėžė, kad tai buvo gerai organizuotas renginys, kuriamo skambėjo prasmingos ižvalgos.

„Jau aiškiai matomi pramonės atsigavimo pozūmiai. Nuo praėjusio renginio ekonomika Europoje iš esmės pasikeitė. Manau, kad dabar yra pats metas vėl susitikti verslo lyderiams ir kurti verslo augimo planus. „Intermodal“ tam yra gera platforma. Mes tikimės, kad kitas renginys, kuris vyks 2011 metų lapkričio 29 d. – gruodžio 1 d. Vokietijos mieste Hamburge, bus dar įdomesnis ir sėkmingesnis dalyviam bei svečiams“, - sakė renginio vadovas Filas Hunteris (Phil Hunter). ■

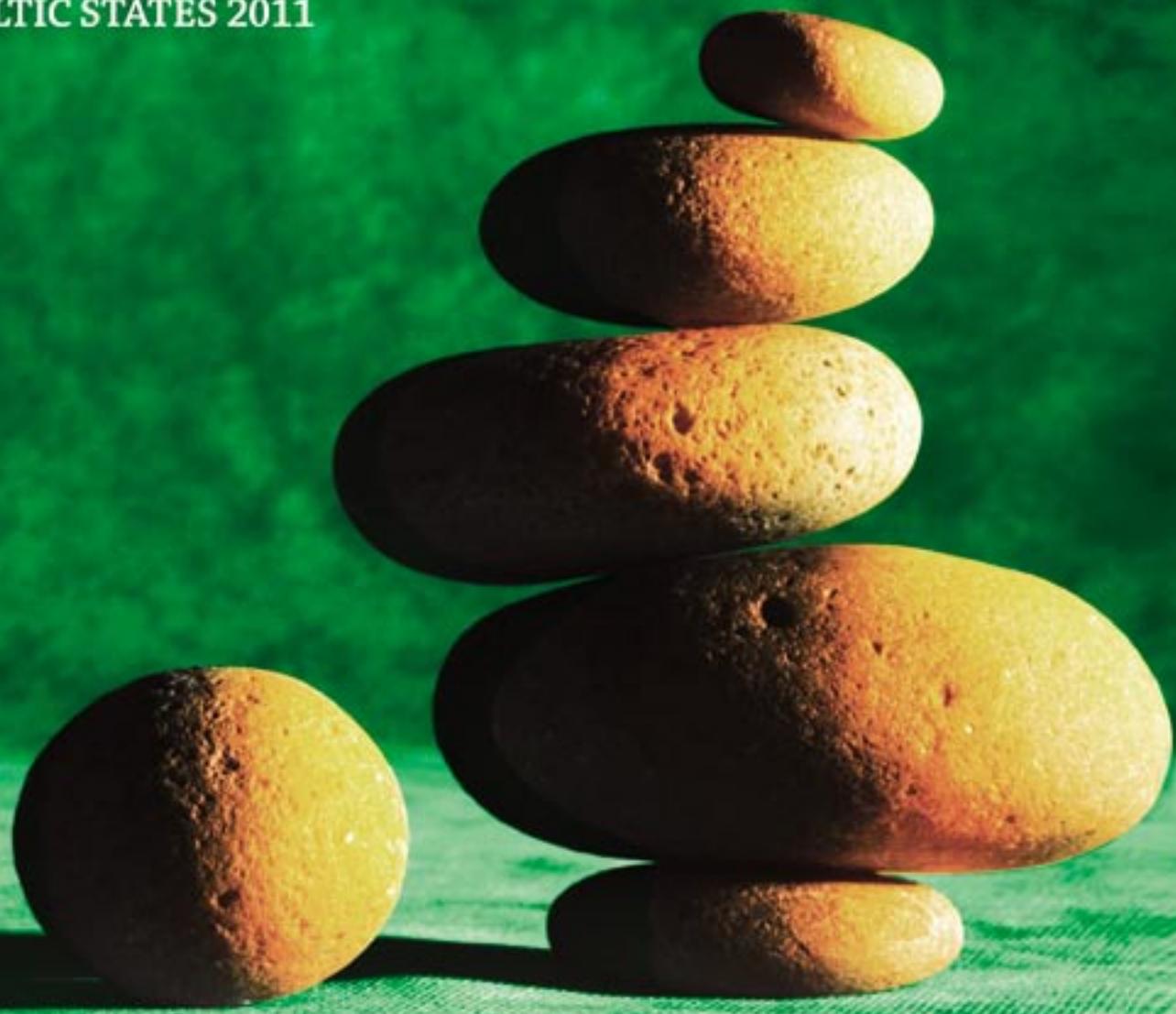
Nekustamais īpašums

UN BŪVNIECĪBA BALTIJĀ 2011

T I R G U S , A T T Ī S T ī B A , P R O G N O Z E S

XIV STARPTAUTISKĀ KONFERENCE

REAL ESTATE AND CONSTRUCTION
IN THE BALTIC STATES 2011



2011. GADA 15. APRĪLĪ, RĪGAS DOMES SĒŽU ZĀLE, RĀTSLAUKUMS 1, RĪGA, LATVIJA

Organizers:

INTERNATIONAL
CONFERENCES

RMS
forum



+371 67 333 167
www.rmsforum.lv

Sadarbībā ar:



RĪGAS DOME





Скорость Качество Квалификация

Типография С.Йокужиса, недавно отметившая свое 20-летие, – частное печатное предприятие, первым начавшее деятельность после восстановления независимости в Литве, хорошо известна не только в Литве, но уже и в Европе. Издательство-типография является членом ассоциаций печатников Литвы, промышленников Клайпеды и Клайпедской торгово-промышленной и ремесленной палаты. Об особенностях издательского бизнеса журналу рассказывает владелец типографии-издательства Саулюс Йокужис.

- Издательская деятельность является самой настоящей летописью истории страны. Какие события вы считаете самыми важными, обусловившими развитие вашего бизнеса и в целом бизнеса в Литве?

– Важнейшим событием для Литвы было обретение независимости. Это открыло много путей, где, вооружившись имеющимися знаниями, ты мог реализовать себя. Работая в прессе и видя плачевное качество полиграфии, я интересовался полиграфическими технологиями и думал, что можно сделать намного лучше. Я давно мечтал иметь свою типографию и доказать, что полиграфия в Литве может быть не хуже, чем в Дании, Швеции или Германии.

За двадцать лет деятельности, начатой с нуля, удалось это сделать.

- Каково кредо вашего собственного бизнеса, помогающее не только удержаться на сложном издательском рынке, но и расширить свою деятельность в Европе?

– Мы придерживаемся трех принципов: скорость, качество, квалификация. Это отворило нам двери в страны Западной Европы, имеющие старые традиции и прогрессивные технологии печати.

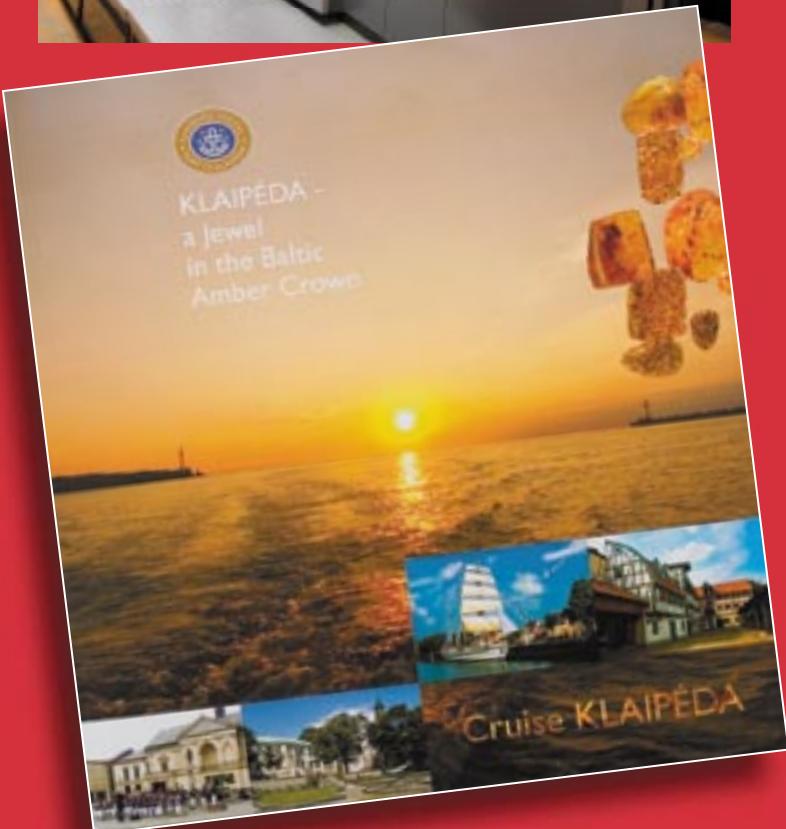
За это мы благодарны и своим клиентам. После восстановления независимости в Литве появились судоходные, портовые

стивидорные и логистические компании, которым требовалось представить свои услуги за рубежом. Издания, формирующие их имидж, должны быть не хуже, чем у конкурентов. Заказчики предъявляли к нам очень высокие требования. Работая с такими компаниями, как дирекция Клайпедского государственного морского порта, LISCO, KLASCO и другими, мы росли и совершенствовались.

В сотрудничестве с одним из самых известных поставщиков полиграфического оборудования, немецкой компанией «Heidelberg», мы приобрели различное печатное оборудование, машины для резки бумаги и многое другое и смогли предложить клиентам особо качественную продукцию.

Свои издания у нас печатают финские, датские, шведские компании, так как мы можем предложить хорошее качество по привлекательной цене.

- Период финансового кризиса подкорректировал маркетинговую деятельность компаний. С целью экономии они в первую очередь отказывались от расходов на рекламу, создание имиджа. Эта установка, погубившая не одно издательское предприятие, даже на фоне улучшения ситуации все еще популярна. Как вашим специалистам по маркетингу удается заинтересовать компании важностью имиджа? Меняется ли мнение компаний



по этому вопросу?

– Пришло переориентироваться на печатание с учетом потребностей клиентов. Они стали более персонифицированными. Компании, которые заказывают свои издания, хотят дойти до конкретного или потенциального партнера и предложить только такие услуги, какие нужны именно ему. Мы стараемся предугадать, что требуется каждому конкретному заказчику, и предложить продукт, созданный только для него лично. Поэтому мы должны хорошо знать заказчика. Новые цифровые технологии печати позволяют выполнять такие персонифицированные заказы быстро и качественно.

Хотя тиражи изданий заметно сократились, однако количество

заказов возросло.

– Каковы планы издательства?

– Преимущества цифровой полиграфии и интернета позволяют расширять свою деятельность так, чтобы еще более приблизиться к заказчику и сократить сроки производства. С этой целью мы инвестируем в людей и новейшие технологии.

– Собираетесь ли вы предлагать свои услуги и другим регионам, скажем, азиатским рынкам?

– Мы представляем свою продукцию на различных международных рынках. Наше издательство-типография участвует в международных выставках, книжных ярмарках. Мы открыты для сотрудничества со всеми клиентами, которым интересны наши услуги.



Greitis. Kokybė. Kvalifikacija

Savo 20 metų jubilieju nesenai paminėjusi S. Jokužio spaustuvė, pirmoji po Nepriklausomybės atkūrimo Lietuvoje pradėjusi veikti privati spaudos įmonė, jau gerai žinoma ne tik Lietuvoje, bet ir Europoje. Leidykla-spaustuvė yra Lietuvos spaustuvininkų, Klaipėdos pramonininkų asociacijų ir Klaipėdos prekybos, pramonės ir amatų rūmų narė. Apie leidybos verslo ypatumus žurnalui pasakoja spaustuvės-leidyklos savininkas Saulius Jokužis.

- Leidybinė veikla yra pats tikriausias šalies istorijos metaštis. Kokiai įvykius Jūs laikote svarbiausiais, nulėmusiais Jūsų ir apskritai verslo vystymąsi Lietuvoje?

- Svarbiausias Lietuvos įvykis buvo Nepriklausomybės atgavimas. Tai atvėrė daug kelių. Pasitelkės turimas žinias ir sugebėjimus, galėjai save realizuoti ir išprasminti. Dirbdamas spaudoje ir matydamas apgailėtiną poligrafijos kokybę, domėjausi poligrafijos technologijomis ir galvojau, kad galima padaryti daug geriau. Aš seniai svajojau turėti savo spaustuvę ir įrodyti, kad Lietuvos poligrafija gali būti ne prastesnė negu Danijos, Švedijos ar Vokietijos.

Per dvidešimt veiklos metų, pradėjus visiškai nuo nulio, pavyko tai padaryti.

- Koks Jūsų paties verslo credo, padedantis ne tik išlikti sudėtingoje leidybos rinkoje, bet ir plėsti savo veiklą Europoje?

- Laikomės trijų principų: greitis, kokybė, kvalifikacija. Tai mums atvėrė duris į senas tradicijas ir pažangias spaudos technologijas turinčias Vakarų Europos šalis.

Už tai esame dekingi ir savo klientams. Po Nepriklausomybės atkūrimo Lietuvoje susikūrusioms laivybos, uosto krovos ir logistikos kompanijoms savo paslaugas reikėjo pristatyti užsienyje. Jų įvaizdį formuojantys leidiniai turėjo būti ne prastesni negu konkurentų. Užsakovai kėlė



mums labai didelius reikalavimus. Dirbdami su tokiomis kompanijomis, kaip Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, „Lisco“, „Klasco“ ir kitomis, mes augome ir tobulėjome.

Bendradarbiaudami su vienu žinomiausiu poligrafijos įrangos tiekėjų – Vokietijos kompanija „Heidelberg“ – įsigijome įvairių šios įmonės ga-

minamų spaudos, pjovimo ir kitų mašinų, todėl klientams siūlome itin kokybišką produkciją.

Savo leidinius pas mus spaudsina Suomijos, Danijos, Švedijos kompanijos, nes mes galime pasiūlyti gerą kokybę už patraukliajį kainą.

- Finansinės krizės laikotarpis pakoregavojančių rinkodaros veiklą. Taupant lėšas, pirmiausia buvo atsisakoma reklamos, įvaizdžio kūrimo išlaidų. Ši nuostata, sužlugdžiusi ne vieną leidybos įmonę, net ir gerėjant finansinei situacijai, tebéra populiaru. Kaip Jūsų rinkodaros specialistai sudomina kompanijas įvaizdžio svarba? Ar keičiasi kompanijų požiūris šiuo klausimu?

- Teko persiorientuoti į spaustdinimą pagal klientų poreikius. Jie tapo labiau personifikuoti. Kompanijos, kurios užsako savo leidinius, nori pasiekti konkretų ar potencialų partnerį ir pasiūlyti tik tokias paslaugas, kokių reikia būtent jam. Mes stengiamės nuspėti, ko reikia kiekvienam konkrečiam užsakovui, ir pasiūlyti tik jam asmeniškai surukturui produkta. Todėl turime gerai pažinti užsakovą. Naujos skaitmeninės spaudos technologijos tokius personifikuotus užsakymus leidžia atlirkai greitai ir kokybiškai.

Nors smarkiai sumažėjo leidinių tirai, tačiau užsakymų padaugėjo.

- Kokie leidyklos ateities planai?

- Skaitmeninės poligrafijos ir interneto privalumai leidžia plėsti savo veiklą taip, kad dar labiau priartintume užsakovą ir trumpintume gamybos laiką. To siekdami mes investuojame į žmones ir naujausias technologijas.

- Ar ketinate savo paslaugas siūlyti ir kitiems regionams, sakykime, Azijos rinkoms?

- Savo produkciją pristatomė įvairose tarptautinėse rinkose. Mūsų leidykla-spaustuvė dalyvauja tarptautinėse leidybos parodose, knygų mugėse. Esame atviri bendradarbiavimui su visais klientais, kuriems įdomios mūsų paslaugos. ■

Terminal
Operators
go free



15-17 March 2011
BICEC | Tianjin-Binhai | China

TOC Asia Conference 2011

Asia's changing demand chain:
Orchestrating logistics for a new global reality

China's Port Future | Tomorrow's Terminals | The Container Supply Chain | Deliver China



Speakers

-  **Alex Chu**, Deputy Chairman,
Dah Chong Hong Holdings
-  **Ross Clarke**, Director - Design &
Operations, APM Terminals
-  **Michael Dekker**, Business
Development Manager,
Grup TCB
-  **Pamela Tung**, Director Trans
Atlantic Trade, OOCL

Free to attend

Plus

**Large
Trade Exhibition**

Access the latest products & services and benefit from
both international excellence & local expertise.

Terminal Operators, Shipping Lines & Shippers can visit the conference for FREE. Register your interest at
www.tocevents-asia.com/terminaloperator

For more information & to book: www.tocevents-asia.com

For further information please contact:

Jinjin Wang | Email: tocevents@chinaintelligenceonline.com | Phone: +86 136 6971 6755

Organised by:



Sponsors of Container
Terminal of the Year:



Port Partner:



Terminal Operator Partners:



Endorsed by:



Strategic Partner:



Chinese Partner:



China Intelligence Online
Informing business in China

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.