

2011 • 2 (61)

ЖУРНАЛ ЮРА

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

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



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.

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura
is issued since 1935

Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

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

Development Director
Liana Mogaisaitė
Mob. tel. +37062071030
E-mail: liana@jura.lt

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

Designer
Dainora Petreikyte
Mob. tel. +37069636888
E-mail: dainora@jura.lt

Translators
Audrone Paulauskienė, Betty Chen
Margarita Ignackova, Karina Grigorjeva

Proof-readers
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

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

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

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

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

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

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

The issue illustrated by:
Michal Nitkowski, Julija Klejevskaja
Edgaras Valeckas, Vida Borteliene
Ina Sidlauskienė
OSCE and RQ photos
are used in the publication

Cover by
Dainora Petreikyte

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

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

CONTENTS • 内容

3 Publisher's Word

To be the citizen of the world

编者寄语

成为世界公民



4 OSCE - Lithuania

Passport to the world of stable
transport

欧安组织 - 立陶宛

稳定运输是走向世界的护照



8 Logistics

Building
Supply Chain
Resilience for
Competitive
Advantage
後勤

为竞争优势建立供应链应
变能力



12 Position

Gender and global world, the
world of personalities

位置

性别与全世界, 个性化的
世界

14 East-West

Kazakh-European Strategic
Partnership: the Baltic
Dimension

东方-西方

哈萨克斯坦-欧洲的战略伙
伴关系 : 波罗的海方面



18 International conference

The Baltic Sea – gateway to
Eurasia

Conference agenda

国际会议

波罗的海 – 欧亚门户
会议议程



22 Awards

Windrose 2011

颁奖

2011风花奖



24 Business practice

Bigger vessels call to KLASCO
商业实践

更大型号的船舶需要克莱佩达
装卸公司



30 International events

TOC Asia (Tianjin)

Transport Week (Gdansk)

Euro-Asian Rail Freight Business
(Prague)

国际活动

TOC亚洲 (天津)

交通周 (格但斯克)

欧亚铁路货运业务 (布拉格)



36 The Tall Ships Races

History, romanticism and
adventures under sails

高船赛

航行方面的历史, 浪漫主义和
冒险

A TO B BY SEA

DFDS operates one of Europe's largest integrated shipping and logistics networks, offering comprehensive supply chain and shipping solutions to our customers.



DFDS.COM

 **DFDS**

The DFDS logo consists of a dark blue diamond shape containing a white stylized 'X' symbol.



To be the citizen of the world

The topic of a global world is never forgotten at business and politics gatherings. It also sounded in one of the world's biggest port Tianjin (China) where TOC Asia Conference took place as well as at the recent transport events in Gdansk, Paris, Prague and Copenhagen.

The same topic was touched at the annual reception of Her Majesty the Queen of Great Britain Elizabeth II, dedicated to honour the Commonwealth Day of the Kingdom countries.

The representatives of fifty four British Community countries: ecclesiastics, artists, politicians and businessmen, approved their aspiration for common aims and ideas acceptable for the global world under the vaults of the centre of the world's policy - Westminster Abbey.

The ideas of globalisation lingered at the 19th Economics and Environmental Forum dedicated to the development of sustainable transport, organised by Lithuania, which is chairing OSCE (Organisation for Security and Cooperation of Europe) this year.

At the event, which took place far away from the tension and tempo of the global world in Druskininkai resort, encircled by Lithuanian forests, there nevertheless were heated discussions not only about the future of the world but also about the own yard, own road, own hill or own marsh, though the road meant an international transport corridor and the march is as big as a sea.

The citizens of two confronting countries sitting at the same table could hardly see the global world as common, harmonious, concord and safe home. Today their world is only a small plot of land and they still do not manage to share it.

What does it really mean to be a Citizen of the global world?

There surely are lots of answers to this question and theories as well. One of them is – to perceive the world as common home where it is obligatory to behave reasonably, thrifty, with love and understanding, sympathy and support to a person next to you.

Everything is so close in the global world.

We evidently saw it after the catastrophe in Japan as it is impossible to isolate either by state borders or by customs barriers.

The ships having left Japan ports with radioactive cargo are undesirable in European, Russian, Korean, Chinese and other ports.

What impact will the catastrophe of this small country make on the great world's economy, transport business and the most importantly – on the security and cooperation among the countries?

What recommendations will OSCE give on this matter?

We will write about it in our next publication.

This question was not discussed at OSCE Forum in Lithuania. It was not planned – just as tsunamis at the shores of Japan and the radiation slipping off to the global environment.

The delegate from Japan, who took part in the Forum and shared his heartache, did not hear a single word of support from the representatives of the global world, just as Japan did not receive any cardinal solution and action from the world, which seems to be more worried about Libya affairs.

Or Libyan oil?

And what about the radiation? Is it just a matter of Japan?



成为世界公民

个全球化世界的主题永远不会忽略

商业和政治集会。这个道理在下述活动中都有体现：在世界最大港口之一天津港举办的TOC亚洲会议以及近期在格但斯克、巴黎、布拉格和哥本哈根举行的运输会议。

同样的主题曾被大不列颠女王陛下伊丽莎白二世于周年酒会上提出，目的在于纪念英联邦国家的联邦日。

英国54个共同体国家的代表：教士，艺术家，政治家和商人，在威斯敏斯特大教堂这个被称作世界政策中心的地方，通过了他们的共同目标和理念，实现全球化世界的愿望。

全球化的经济与环境第19届论坛——徘徊的思想，致力于可持续发展交通。它是由立陶宛今年为欧洲安全与合作组织主持举办。

举办论坛的地点远离紧张和全球化的世界，在立陶宛Druskininkai度假村，四周森林环抱，不过讨论很热烈，不仅是对世界的未来，而且为自己的院子、自己的路、自己的小山或自己的沼泽。虽然这是条特殊的道路，但他们已经考虑到国际运输走廊并且步伐就像海一样大。

两个对立国家的公民坐在同一张桌子上，很难看见全球时间的普遍，协调，和谐与安全。今天他们的世界 – 只有一小块土地，但是他们仍然不会设法管理分享。

成为全球世界公民，这究竟意味着什么？

针对这个问题肯定是有答案以及大量的理论。其中之一是 – 认识到世界是我们共同家园，在这里要强制行为合理，节约，对你身边的人有爱和理解，有同情和支持。

在全球化的世界，一切都是如此接近。

我们显然看到了，日本的灾难不可能孤立状态，不是有国界隔阂或关税障碍就可以不受影响。

这些离开日本带着不可取放射性物质货物的船只在欧洲、俄罗斯、韩国、中国等港口都受到了抵制。

这个小国的大灾难会对世界经济，运输业务，最重要的事情 – 在安全和各国之间的合作，产生什么影响？

欧安组织就此事将有什么建议？

我们下期将写写这个问题。

这个问题没有在欧安组织立陶宛论坛上讨论。因为不在计划之中 – 就像日本海岸的海啸和滑落到全球环境的辐射一样不在计划之中。

来自日本参加论坛的代表分享了他的心痛，却没有听到来自全球世界代表的一句支持的话。而在日本也一样，还没有有效解决方案也没有得到世界的行动，全世界似乎更担心利比亚事务。

还是利比亚的石油？

辐射是怎样的情况？它仅仅是日本的问题吗？

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

你真诚的朋友
杂志出版者
Zita Tallat-Kelpšaitė



Passport to the world of stable transport



Tatyana Gulbas,
KazTAG correspondent in
the Baltic States, member
of Kazakhstan Journalists'
Union

The Ecological and Economical Forum of OSCE (Organization for Security and Cooperation of Europe) together with the usual work of Bureau of the Coordinator of Economic and Ecological Activities (BCEEA) is considered as a high-level event bringing political significance to the second out of three dimensions of OSCE. (We remind you that the first dimension is connected with political-military interests and the third one is considered as human dimension).



Secretary General of OSCE, Ambassador Mark Peren Brishambo.

At the 19th meeting of Economical-Ecological Forum that took place in April 4-5 2011, delegates talked about maximizing the economical efficiency of transport and minimizing its impact on the environment.

During his opening speech, Secretary General of OSCE, Ambassador

Mark Peren Brishambo indicated the importance of economical and ecological component of transport and transit corridors, defining the framework of the conference and the discussions that followed the presentations of speakers.

The key issue for the OSCE member

countries was the proposal on activating the work in the development of coherent international, multi-modal transport network taking into consideration environment protection, economic efficiency and stable competitive system of nation's economics.

Delegates also touched on the problems of ecology, highlighted in the report of Mrs. Urpha Cadry, OSCE representative in USA, and proposed the methods and technologies how to reduce energy consumption in transport component via advanced practical work.

"It is time to get a passport to the world of sustainable transport", - spoke the Ambassador for energy and transport policy of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania Vytautas Nauduzas.

And it is necessary to start within the national level taking into consideration inter-regional harmonization of free trans-border crossings cooperation. The role of local authorities in the efficient use of transport resources was especially stressed.

Under what circumstances the Customs gives "all clear" for simplified international land transportations and what cases bring them doubt: those were the topics of the third meeting that took place on the second day of the conference when the Belarus, Ukraine and Azerbaijan shared their knowledge about interdepartmental cooperation.



The direction given by Kazakhstan on the implementation of OSCE strategies and programs in the development of transport, security and ecology defined the vector directions for further work in the Eurasian economic environment.

Analysing previous experience of the development of trans-border transport systems from the viewpoint of its accessibility to the states with no access to the seas (ports), Antony Piers, senior Project adviser on the development of logistics centres in Central Asia and the ambassador for energy and transport policy of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania, called to maximally use the knowledge of advanced states of OSCE, including the development of international transport systems, uniting national transport companies and port structures on the basis of which it were possible to implement dry ports projects in the central parts of Kazakhstan transport corridors.

The decision of the Board of Foreign Affairs Ministers of 2006 OSCE on „The Future Transport Dialogues” has received the support for common actions and cooperation in the field of stable development of energy and transport in 2011. And this was namely the theme of the April OSCE meeting in Druskininkai.

稳定运输是走向世界的护照

欧 安组织的生态经济论坛（欧洲安全与合作组织）与经济生态活动协调局（BCEEA）经常性的合作，被认为对欧安组织三个层面中的第二个层面具有高层次的政治意义。（我们提醒您，第一个层面是政治军事利益，第三个层面是人为因素）。

Tatyana Gulbas,
欧盟成员国哈萨克斯坦
记者KazTAG于波罗的海国家发回的报道

第十九届经济-生态论坛于2011年4月4-5日举行，与会代表谈到了经济运输效率的最大化和最大限度地减少其对环境的影响。

开幕式讲话中，欧安组织秘书长兼



大使Mark Peren Brishambo指出了在运输和过境走廊中经济和生态的重要性，确定了会议的框架以及和跟随发言者展示的讨论。

欧安组织成员国提议的关键问题是激活相关的国际多式联运网络。把环境保护，经济效率和稳定的国家的经济竞争力的系统开发工作列入考虑之中。

代表们也谈到了生态问题，如在

Urpha Cadry女士的报告中。在欧安组织的美国代表也强调了此问题，并提出了如何通过先进的实际工作，减少运输环节中的能源消耗的方法和技术。

“现在是跟世界去要获得可持续交通运输的护照的时候了” - 立陶宛能源和运输外交部政策大使Vytautas Nauduzas这样讲到。

要在国家开始考虑到区域间的自由跨境口岸合作，采取协调一致的水平。地方当局在运输资源的有效利用方面的作用被特别强调。

在什么情况下应该给出简化海关国际陆路运输的“全部清关”，什么使他们产生疑问：这些是于会议的第二天举行的第三次会议的主题。白俄罗斯、乌克兰和阿塞拜疆共享了他们关于部门间合作的知识。

哈萨克斯坦给欧安组织提出的战略和方案是在交通、安全和生态发展的实施方向方面，其定义了欧亚经济环境进一步工作的矢量方向。

分析了之前跨边境运输系统发展经验，发现不通过海港而直接进入国家也是可能的。中亚物流发展中心高级项目顾问，立陶宛共和国外交部能源和运输政策大使Antony Piers呼吁最大限度地利用欧安组织国家的先进经验，包括国际运输系统发展的知识，团结本国运输公司，整合港口结构使其可以实现在哈萨克斯坦中部地区的交通走廊的陆港项目。

2006年欧安组织外交部长理事会就“未来运输对话”做出决定，2011年已收到在共同行动以及稳步发展能源交通领域合作的支持。这即是欧安组织4月在Druskininkai会议的主题。 ■



THE WORLD'S LEADING FAIR FOR INTRALOGISTICS FROM 2–6 MAY 2011 IN HANNOVER

- The entire world market all at one venue
- Global platform for presenting the latest innovations in intralogistics
- Showplace for all the industry's latest trends and solutions
- International supporting program with spotlight on BRIC countries
- Highlights from intralogistics research worldwide
- Specific branch-oriented solutions
- 1,100 exhibitors and 58,000 visitors from 61 countries

CeMAT 2011
The world's leading fair for intralogistics.

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



Building Supply Chain Resilience for Competitive Advantage

Continuing globalization of trade and commerce is resulting in multifaceted business scenarios involving increasingly complex 'supply chain ecosystems'. This complexity—within the context of an ever changing world—is introducing larger elements of volatility and vulnerability to our global supply chains.

Mark Millar

Supply chain risk is progressively more prevalent and building resilience will consequently become a key source of competitive advantage.

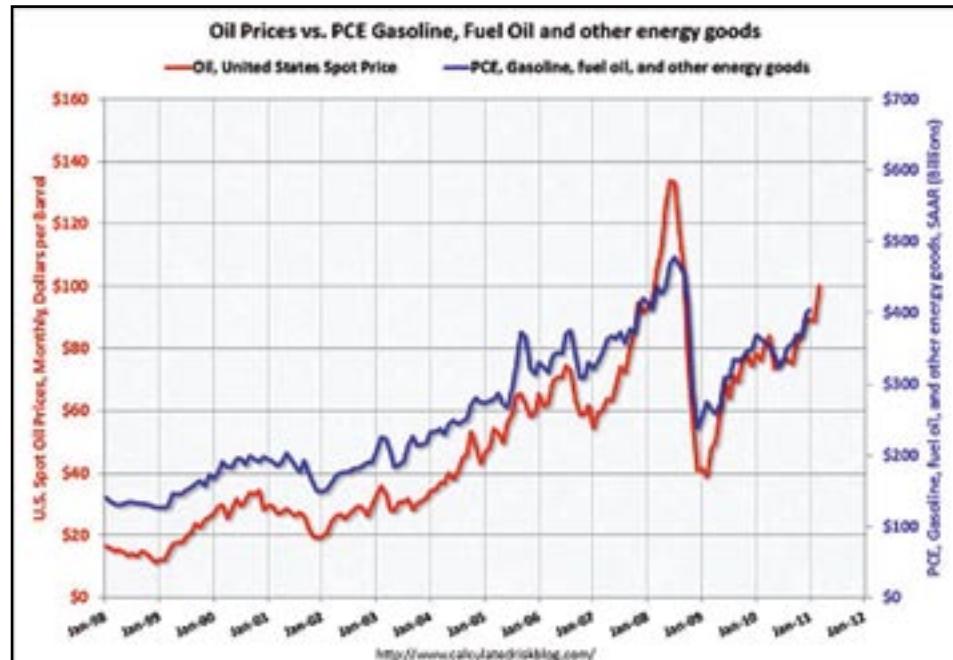
Such risks typically relate to activities, roles, and participants within the internal environment of the supply chain ecosystem, that cause interruptions to the regular supply chain function and performance.

However, supply chain risk also arises from events which cause problems in the external environment. These disruptions—typically unpredictable—cause massive and immediate damage to the supply chain ecosystem. Such disruptions are usually headline grabbing events, frequently with tragic consequences, for example the 2011 tragedy in Japan. Such disruptions will be the subject of a future article.

This article will focus on the risks within the supply chain ecosystem and outline a four-pillar framework through which to build supply chain resilience.

Supply Chain Risks — Common and Widespread

Supply chains that were once local or regional are now truly global and have become exponentially more complex - today's supply chains are multi-layered, interconnected ecosystems - with numerous depend-



encies amongst many participants. Hence our supply chain ecosystems have become more volatile and vulnerable and we therefore need to build resilience for competitive advantage.

How can we identify supply chain risk?

The dictionary definition of Risk is 'a factor, thing, element, or course involving uncertain danger; a hazard'. *The Supply Chain Risk Leadership Council* (SCRLC) adopts the definition of risk as "any factor or event that can materially disrupt a supply chain—whether within a single company or spread across multiple companies". Personally, I prefer the succinct definition from *Sourcing Innovation Blog*: "If you're counting on it, it's a risk!"

Bearing this in mind, we can see how risks are common and widespread—not just within our own organisations but within all the other participants throughout the supply chain ecosystem. Examples of such risks would include component shortages, product failure, supplier failure, quality defects, transportation breakdowns, systems malfunction, commodity price fluctuations, operational breakdowns and fraud.

It is also important to note that one's perspective on risk depends largely on where one sits within the supply chain ecosystem, and within which function in the supply chain one sits.

For example the finance manager may well have a different perspective on supply chain risk as the logistics manager or procurement manager. Also, the component supplier may well have a different perspective on supply chain risk as the high street retailer. Nevertheless, they are all participants and stakeholders in a single supply chain ecosystem, within which risks are prevalent and likely to impact many of the participants.

Prevention v Preparedness

The Centre for Transportation and Logistics (CTL) at MIT conducted a survey which found that 54% of respondents considered risk prevention more important than response preparedness, while 16% considered response preparedness more important, and 30% gave them equal weighting. One reason for this is that it is easier to identify preventable risks than it is to identify potential required responses from an endless list of disruptions.

Resilience is about being prepared and more able to handle risks within the supply chain. The low level of attention that was given to response preparedness can be linked to the slow recovery of the global economy since 2008. If more sense and response mechanisms had been

developed within supply chain ecosystems, then a speedier recovery could have been expected.

Developing Resilience within Supply Chain Ecosystems

The four-pillared framework to develop resilience within the supply chain ecosystem is based on these four components: Visibility, Collaboration, Flexibility and Speed.

These pillars provide the sense and response mechanisms that underpin your preparedness to manage supply chain risk.

In order to sense a problem it must be visible. Developing Visibility is a process combining technology and partnership. Technology is at such an advanced stage that we can see and measure virtually every aspect of the supply chain. To be used effectively, however, the available technology needs to be shared with openness and trust amongst partners up and down the supply chain. Visibility enables companies to have an early warning system that alerts relevant participants when events are deviating from the plan.

As supply chain ecosystems become increasingly complex, collaboration becomes more important. Collaboration is the open and cooperative sharing of information on a need-to-know basis with con-



为竞争优势建立供应链应变能力

Mark Millar

Mark Millar有超过20年的全球业务经验来用于提供独立的咨询，教育和顾问服务，为客户改进其在中国和亚太地区物流与供应链活动创造价值。作为一个行业公认的思想领袖，Mark在17个国家和地区的200多场会议中为客户担任演讲者，主持人，司仪或会议主席- 包括香港、新加坡、中国大陆、澳门、越南、哈萨克斯坦、迪拜、印度、菲律宾、马来西亚、泰国、韩国、英国、美国和澳大利亚。他的文章经常以五种语言发表于七个国家的贸易杂志上。马克参与了几个顾问委员会，其行业贡献得到业内认可，他本人也被授予了一系列称号，包括“人物—在中国的供应链管理强大参与者”，“职业参与者供应链思想领袖”，是“世界最先进的物流人”之一。他的联系方式是mark@markmillar.com



stuent partners throughout the supply chain ecosystem - for the overall efficiency and performance of the supply chain, without compromising proprietary data. For successful collaboration, over and above technology integration, it is important to have managers representing the partners to work diligently in building and nurturing organisational relationships, such that the managers are individually and collectively responsible and accountable for collaborative projects. These relationships need to be maintained throughout downturns so that when the upturn arrives there is still a strong bond between companies.

Flexibility is another pillar in the framework of building supply chain resilience. Being flexible means being responsive to change, being adaptable – for example having alternative sources of supply ready to bring on stream at short notice. Another example would be to have the appropriate flexibility within your infrastructure and resources to respond to fluctuations in demand.

Coupled with flexibility is the ‘need-for-speed’ in order to enable rapid-response mechanisms. Trade and commerce now moves at digital speed and therefore a key component of the supply chain resilience framework is to be able to act with Speed - both in decision making and in taking action. This means being decisive in decision making and able to have fast responses to changes in the marketplace, including changes to customer demands, to supplier capabilities and to employee needs. Visibility enables problems to be sensed, it is then essential to act with speed in assessing, deciding and implementing corrective actions. One method to support speed in decision and action is to match responsibility,

authority and accountability at the same level within the organization.

Case in point — Airbus

All of the companies in the AMR Top 25 Supply Chain list have supply chain resilience programs in place. In the *North American Supply Chain Resilience Report 2010*, some of the companies surveyed have already taken steps to improve supply chain resilience. More interestingly, some of those companies are already seeing returns on their investments, with the top three benefits reported by shippers being improving visibility across the supply chain, collaborating with suppliers and increasing the efficiency of their logistics and their suppliers.

A good example is Airbus. To improve overall visibility, Airbus created a smart sensing solution capable of detecting when inbound shipments deviate from their intended paths. As parts move from suppliers’ warehoused inventory to the assembly line, they travel in smart containers fitted with RFID tags holding vital information. At each important juncture, readers interrogate these tags. If shipments arrive at the wrong place or do not contain the right parts, the system alerts employees to fix the problem early before it disrupts production. The Airbus solution has significantly reduced the incidence and severity of parts delivery errors—and the costs associated with correcting them.

Conclusion

As our supply chain ecosystems become more vulnerable, risks become more widespread - adopting this framework incorporating visibility, collaboration, flexibility and speed will help organisations build supply chain resilience, which in turn will drive competitive advantage.

贸易和商业的全球化持续发展正在导致日益复杂的，涉及多方面的业务供应链生态系统的出现。这种复杂性，在世界不断变化的背景下，给我们的全球供应链带来了较大的波动性和脆弱性元素。

供应链风险正逐步普及，抗灾能力将因此成为竞争优势的关键来源。

这些风险通常会影响到相关的活动、角色和相关的供应链生态系统，对正常供应链的功能和性能产生中断影响。

然而，供应链风险亦来自事件的外部环境。这些中断，通常是由于一些不可预测的原因而大规模直接地损害到供应链的生态系统。这些干扰通常被定名为抢夺事件，往往造成不幸的后果，例如，日本2011的悲剧。这些干扰将是未来文章的主题。

本文将着重于供应链系统的风险，并提出了四支柱框架，通过它建立供应链应变能力。

供应链风险 - 普通性和普遍性

供应链，一度存在于当地或区域，现在已真正全球化，并具有更复杂的指数 - 今天的供应链是多层次、相互联系的生态系统 - 其中包括许多参与者的众多的依赖关系。因此，我们的供应链生态系统变得更加不稳定和脆弱，因此我们需要建立竞争优势的应变能力。

我们怎样才能识别供应链风险？

在字典里，风险的定义是“一个因素、事物、元素或过程中涉及的不确定危险、有危害的行为”。供应链风险领导委员会 (SCRLC) 通过风险的定义为“无论在单一公司或多个公司蔓延的，可以破坏一个重大的供应链的任何因素或事件”。就个人而言，我更喜欢采购创新博客简洁的定义：“如果你没将它计算在内，它就是一个危险”！

牢记这一点，我们可以看到风险是常见的、普遍的，不只是存在于我们自己的组织，也在整个供应链系统的所有其他参与者那里存在。此类风险的例子包括零件短缺、产品故障、供应商失败、质量缺陷、交通故障、系统故障、商品价格波动、操作故障和欺诈行为。

同样重要的是要注意，一个人判断风险的角度在很大程度上取决于其中一个人在供应链系统中的位置，以及这个位置在供应链中起到的作用。

例如，财务经理对于供应物流链风险的观点很可能不同于物流经理或采购经理。此外，元件供应商对于供应链风险的观点很可能与高街零售商的有所不同。不过，所有参与者和利益相关者都在一个单一的供应链生态系统里，这其中的风险，可能普遍影响众多参与者。

预防和准备

在麻省理工学院 (CTL) 中心进行的一项关于交通、物流的调查发现，54% 的受访者认为对风险防范准备比应急准备更加重要，16% 的人认为应急准备更重要，30% 的人认为他们同等重要。其中一个原因是，发现可以预防的风险，比确定事故后可能关联责任的负责人更加容易。

应变能力是可以准备的，更能够处理供应链风险。人们对应急准备给予的关注级别过低，这可以联系到全球经济自2008年以来的缓慢复苏。如果人们在供应链生态系统的发展上已经有更多的意识和反应机制，那么迅速复苏可能就已经可以预料。

在供应链生态系统内发展抗灾能力

四柱框架内制定适应能力的供应链生态系统，是基于以下四个部分：可

见、合作、灵活和速度。

这些支柱将提供给你对支撑和反应机制的准备，以管理供应链风险。

要能感觉到的问题，首先这个问题必须是可见的。发展可见性是一个技术和伙伴关系相结合的过程。技术处于如此先进的阶段，我们几乎可以看到和衡量每一个方面，有效地加以利用。然而，现有技术需要与向上和向下的供应链伙伴之间，带着信任和开放的精神进行共享。可见性使公司有一个早期预警系统，以便当情况从该计划偏离时提醒有关参与者。

由于供应链生态系统变得越来越复杂，合作变得更加重要。协作是开放与合作的基础。在有需要时方知在整个供应链系统上组成合作伙伴的信息 - 不影响专利数据的总体效率和供应链的性能。对于成功的合作，除以上技术上的集成之外，有代表合作伙伴认真工作，建设和培育组织关系的管理人员也很重要。这样的管理人员要对合作项目负个人和集体的责任。当整个经济衰退的时候，关系需要好好维护，这样当经济好转的时候，企业之间才有牢固纽带。

灵活性是在建设供应链反应能力的另外一个框架支柱。做事灵活的是指对变化快速反应，并能够适应变化，有准备，短时间内能找到替代供应能源的例子。另一个灵活性的例子是你有适当的基础设施和资源，以应对需求波动的影响。

除灵活外，还有“速度需求”，以便建立快速反应机制。贸易和商业现在发展迅速，因此，供应链框架的关键组成部分是能够快速 - 无论是在决策还是采取行动上。这意味着在决策过程中能快速做决定，能快速面对市场变化，包括对客户需求的变化，对供应商的能力和员

工的需求。可见性使问题被觉察，然后采取行动以速度评估，决定和实施纠正措施就很重要。一种在决策和行动上可以支持速度的方式就很重要，行动要与组织级别的责任、权力和问责力相一致。

案例分析 - 空中客车

在AMR排名前25强的公司的供应链表单中都有供应链应变能力方案。在北美2010年供应链反应能力报告中，接受调查的一些公司已经采取步骤，改善供应链的应变能力。更有趣的是，这些公司有些已经看到他们的投资回报。据托运人讲，排在前三位的好处是提高整个供应链的可视性，与供应商合作，并提高其物流和供应商的效率。

一个很好的例子是空中客车。为了提高整体的知名度，空中客车公司设计了一个解决方案，即通过智能传感的能力来检测货物入库时偏离预定路径。由于零部件从供应商的仓储库存移动到装配线，他们行程的重要信息通过RFID标签提供，这些标签安装在智能集装箱上。在每一个重要地点，读卡器读取这些标记。如果货物到达错误的地方或不包含正确的部件，系统提会醒员工早日解决问题，以免破坏生产。空中客车公司的解决方案，大大降低了相关零部件传递错误的发生率和严重程度，减少了纠正这些错误的成本。

结论

作为我们的供应链，生态系统变得更加脆弱，风险变得更加广泛 - 采用这种框架来将可见、合作、灵活和速度相结合，将帮助企业建立供应链应变能力，从而增加竞争优势。 ■



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

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

For more information, contact enquiries@mpowerassociates.com



Gender and global world, the world of personalities

Responsibility for managing worldwide economic and social development, as well as threats to international peace and security, must be shared among the nations of the world and should be exercised multilaterally.».
Millennium declaration - United Nations General Assembly, September 8, 2000.

Valerij Gulbas,
councillor of the Administration
of the President of the Republic of
Kazakhstan on Economic issues

Authoritative political and public structures, which are chaired by the United Nations Security Council, European Economic Community, Organization for Security and Cooperation in Europe, The Commonwealth Secretariat and the Royal Commonwealth Society have reflected in its programme documents current state of mankind and its problems, which fundamentally differ from the problems of the generation that is slowly walking into history...

In the modern world, large and small states have experienced the level and quality of social changes through combining political, economic and information communication, which favour further development of civilization within a global world.

Underpinning the international political programs in the format of the international community, there is still in prospect to take serious efforts so, that contemporary mankind would really realize itself exactly as such a community. That it would jointly react to the global natural cataclysms and widespread technogenic catastrophes, ensuring the further development of civilization. That large and small states and their people would be the participants of global reality.

The UN Millennium Declaration states that: "We believe that the central challenge we face today is to ensure that globalization becomes



Paramount Chief Te Moli Venaos-Goiset mol Saken, Vice President of the Royal Commonwealth Society Vanuatu. Juris Gulbis, Esq. President of the Royal Commonwealth Society Fiji and Vanuatu Branches.

a positive force for all the world's people. For while globalization offers great opportunities, at present its benefits are very unevenly shared, while its costs are unevenly distributed. We recognize that developing countries and countries with economies in transition face special difficulties in responding to this central challenge. Thus, only through broad and sustained efforts to create a shared future, based upon our common humanity in all its diversity, can globalization be made fully inclusive and equitable. These efforts must include policies and measures, at the global level, which correspond to the needs of developing countries and economies in transition and are formulated and implemented with their effective participation".

Practical solution of the posed task has found reflection in resolution No. 1820 of the UN Security Council "Women, peace and security". In the second article of the Treaty of establishment EU European Economic Community decided: "Promotion of gender equality is one of the aims of the European Community".

Gender architecture has found its reflection also in program documents of OSCE, including the documents of International conference "Strategy-2020, new opportunities for women", which was held in Astana, the centre of OSCE in 2010. The establishment of "European

institute of Gender equality" in Vilnius will also contribute to the solution of these questions.

The Royal Commonwealth Society is a civil society organisation established in 1869 which unites 54 member states, both developed and developing countries on different continents. There are 2 billion Commonwealth Citizens in the world today, covering an area of 31.5 Million Square kilometres and its member countries strive to achieve common values and goals such as good governance, free trade, human rights, individual liberty and education.

Each year on the second Monday in March Her Majesty Queen Elizabeth the II, head of the Commonwealth attends the Commonwealth Day Observance at the Westminster Abbey. The observance marks Commonwealth day, when people across the world celebrate the special partnership of Nations, peoples and ideals.

An observance takes a different theme each year, and this year's theme was "Women as agents of change".

Her Majesty's Commonwealth day message stated that in 2011 "The Commonwealth Celebrates an important role that women already play in every walk of life and in every Commonwealth Country from the richest to the poorest areas, across continents and oceans, from villages to places of interna-

tional debate, in every culture and faith – recognising that women are 'agents of change' in so many ways: as mothers and sisters, teachers and doctors, artists and craftspeople, smallholders and entrepreneurs, and as leaders of our societies, unleashing the potential of those around them".

The Millennium Declaration affirmed at the United Nations General Assembly on September 8, 2000, responsibilities for managing worldwide economic and social development are laid on politicians and citizens of each state with intent to decide and realize its place in world community. For the future development of small continental and insular states of contemporary political world map it is essential for them to determine their own place in an integral image of global world. Problems and future of such states in the Southern part of the Pacific Ocean as Fiji, Vanuatu, Tonga is reflected in the article 17 of "Millennium declaration", where it stated: "We are also committed to solve a problem of special needs of small insular developing states by operatively and in total volume implementing the Barbados Programme of Action and the solutions of twenty second special session of General Assembly. We urge the world community to ensure, that during the development of vulnerability index, the special needs of small insular developing states would be taken into consideration."

Determination of positions of such states in world rating and table of ranks now largely depends on their leaders and politicians, their economical programs and prognosis for the future development, that these countries would become attractive to the world investors and large international corporations.

Our modern global, gender world gives an opportunity to recognize personality and its historical role. "History shows, that ordinary reasonable calculations could be changed by extraordinary people".

Doctor Henry A. Kissinger's words very well reflect the essence of modern philosophical postulate, where concludes, that unity of the people requires spiritual-willed embodiment – unified centre, persona with outstanding intellect and experience. Regardless whether it will be a man or a woman. ■



性别与全世界，个性化的世界

《世界各国必须共同对，并应以多边方式履行其对全球经济和社会发展的管理，以及承担地域国际和平与安全威胁的责任》。
- 2000年9月8日，联合国大会千年宣言。

Valerij Gulbas
哈萨克斯坦共和国总统管理局委员就经济问题发表文章

联合国安理会，欧洲经济共同体，安全与合作组织在欧洲负责的权威政治和公共机构，英联邦秘书处和英联邦皇家学会主席，在其方案文件中反映了人类目前的状态及其存在的问题，这些问题从根本上不同于慢慢地走在历史的上一代的问题。

在当今世界，大国和小国的发展经历了结合政治，经济和信息沟通，这有利于在全球范围内世界文明水平的进一步发展和社会的高质量变化。

在国际社会的模式存在的基础上，仍然有机会采取认真的努力来制定国际政治方案，那么当代人类真的会实现，因为这种社区本身没错。这将共同应对全球性的大规模的自然灾害和技术性灾难，保证了文明社会的进一步发展。大国和小国及其人民将是实现全球化的参与者。

联合国千年宣言指出：“我们相信，我们今天面临的主要挑战是确保全球化成为一股有利于全世界所有人民的积极力量。因为尽管全球化带来目前巨大机会的惠益非常不均，但各方付出的代价也很不平衡。我们认识到发展中国家和经济转型国家在应付这一主要挑战而面临特殊的困难。因此，只有通过广泛和持续的努力创造共同的未来，在所有人类共有的多样性为基础，我们才能使全球化充分做到兼容并蓄，公平合理。这些努力还必须包括政策和全球层面上的措施，这符合发展中国家和经济转型的需要，并有效制订，实施参与。”

现实的问题提出了需要解决方案的任务，这就是联合国安全理事会“妇女，和平与安全”1820号决议。在欧盟成立欧洲经济共同体条约第二条决定：“促进性别平等，是欧洲共同体的



女王陛下在特立尼达和多巴哥国会见了尊贵的国会议员总理部长、联邦办公室主席 Kamal Persad-Bissessar .

目标之一”。

欧安组织的方案文件中关于性别结构问题也有所反应，包括“2020年战略—妇女的新机会”，这是欧安组织在2010年阿斯塔纳国际会议中心举行的活动中文件的反映。在维尔纽斯设立“欧洲研究所性别平等”也将有助于这些问题的解决方案。

英联邦皇家学会是一个于1869年建立了在不同的大洲的民间社会组织，有包括发达国家和发展中国家的54个会员国。如今英联邦有20亿人，占地3150万平方公里，其成员国努力实现共同的价值观，如善政，自由贸易，人权，个人自由和教育目标区。

每年三月的第二个星期一，英女皇伊丽莎白二世都要在威斯敏斯特大教堂出席英联邦日纪念活动。当世界各地的人们在庆祝国家间的特殊伙伴关系，人民和理想，这标志着遵守英联邦日。

每年需要遵循一个不同的主题，今年的主题是“妇女是变革的推动者”

陛下英联邦日的消息说，在2011年“联邦庆祝了妇女的重要作用，妇女的作用已经发挥各行各业和各英联邦国家--从最富有到最贫困的地区，跨越大陆和海洋，从乡村到国际辩论的地方，在每一种文化和信仰中 - 许多方面都能认识到妇女的变革作用：作为母亲和姐妹，教师，医生，艺术家和手工艺，小农和企业家，作为我们社会的领袖，释放出那些她们身边的

潜在力量。“

千年宣言2000年9月8日在联大重申，管理世界经济和社会发展，是政治人物和国际社会各个地方国家的公民的责任。对于小岛屿大陆当代政治和世界地图的国家未来的发展是有必要的，以确定他们在一个全球性的世界积分图像自己的一席之地。存在的问题和在斐济，瓦努阿图等太平洋南部部分国家的未来，汤加是反映在“千年宣言”，其中第17条它说：“我们也致力于解决特殊需求的小问题封闭的发展中国家的手术，总体积实施巴巴多斯行动纲领和二十秒大会特别会议的解决方案。我们敦促国际社会将确保，在脆弱性指数的发展，小岛屿发展中国家的特殊需要得到考虑。”

这些国家在世界等级排名表和现在的位臵测定在很大程度上取决于他们的领导人和政治家，他们的经济计划和未来发展预测，这些国家将成为吸引全世界的投资者和大型跨国公司。

我们现在的世界允许性别赐给世人一个机会，认识个性和它的历史作用。“历史表明，普通平凡的人可以通过合理的计算而改变”。

亨利基辛格博士的话很好地体现了现代哲学的基本原理，其中的结论，即团结人民需要团结精神。统一的中心，是要拥有优秀智慧和经验的人物。不管它是否将是一个男人还是女人。 ■



Kazakh-European Strategic Partnership: the Baltic Dimension

Kazakhstan has been implementing multi vector foreign policy since 1991. The ruling power of the country considers this policy a vital part of Kazakhstan strategic development. Time has proved high effectiveness of the chosen course for the Republic of Kazakhstan which has become the leading and independent Central Asian actor.



Tuleutay Suleimenov,
Director of the Institute of Diplomacy, State Administration Academy under the President of Kazakhstan, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Kazakhstan, Professor

Among the results of the multi vector foreign policy there is the Kazakhstan Chairmanship in OSCE and Shanghai Cooperation Organization in 2010, and the Organization of Islamic Conference in 2011. Leadership in international organizations, representing all existing global centres of power, including Russia, China, the USA, EU and Islamic world, show the ability of Kazakhstan to carry on an efficient dialogue and achieve mutual understanding with various and often variously directed entities of international policy. International community has acknowledged Kazakhstan as interlink in cultural and political dialogue between East and West, Asia and Europe, Islam, Buddhism and Christianity.

Political leaders of Kazakhstan, in the beginning of 1990s, suggested the conception of "Eurasian bridge". According to this concept, geographically, culturally, and historically Kazakhstan belongs to

both Europe and Asia. Based on this idea, the President Nazarbayev N.A. has initiated a number of integration projects, including Eurasian Union, Customs Union, and SCO.

"Eurasian bridge"

Approximately from the second half of 1990s, the conception of "Eurasian bridge" was transformed into the so called doctrine of "multi vector diplomacy". Officially this doctrine is aimed at leading the foreign policy in all important for Kazakhstan directions, including Russia and CIS, the USA and China, Central Asia, Europe, Asian and Pacific Ocean region, Muslim world and developed industrial countries.

Today the foreign policy doctrine of the Republic of Kazakhstan is based on the following principles: close interconnection of foreign and internal policy, mutual respect of sovereignty and independence, adherence to principles and flexibility at lagging of national interests, ability to positional manoeuvring, equilibrium and multi vector foreign policy pragmatism in the choice of allies and partners, achievement of balance between global, regional, sub-regional and national approaches in resolution of problems related to peace and security, being UN member, Kazakhstan implements its foreign policy based on principles of international law.

In foreign policy of Kazakhstan, special meaning is drawn to cooperation with European countries. Kazakhstan and European Union have long history of partnership. Established 15 years ago, diplomatic relations between Kazakhstan and European Union have achieved the level of strategic partnership.

In 2007 EU adopted the "Strategy

of new partnership "EU – Central Asia." The strategy is directed at improvement relations of EU with the region as a whole and each country separately. The strategy determines the priorities of cooperation in six basic spheres: democracy and human rights, education, trade and investment, energy and transport, protection of environment, struggle with common threats and challenges.

Kazakhstan on the way to Europe

In 2008 Kazakhstan adopted the state programme "A way to Europe" for the period of 2009-2011. This programme is aimed at Kazakhstan's going out into the level of strategic partnership with leading European countries.

To achieve this goal a range of tasks was provided to tackle, in particular, development and intensification of cooperation of the Republic of Kazakhstan and European states in the following spheres: technology, energy, transport, technical regulation and metrology, trade and economic collaboration, development of small and medium enterprises, quality of life and humanitarian dimension. Moreover, in accordance with this program Kazakhstan institutional and legal base was supposed to be perfected by applying positive European experience and to create conditions for Kazakhstan's chairmanship in the OSCE. In whole, it helped to harmonize Kazakhstan and European standards in many spheres.

At the same time, relations of Kazakhstan and the EU are closely connected with energy collaboration and fight against illegal narcotics trafficking. The abovementioned challenges are landmarks for the EU in developing relations with Kazakhstan.

At present, EU is the largest trade partner of Kazakhstan: its share in aggregate external trade of the republic totals to 40 %. Moreover, EU is a major and direct foreign investor of Kazakhstan. Cooperation in energy sector is important for the EU. Kazakhstan with its hydrocarbons reserves is quite an attractive partner for EU, which strives to di-

versify oil routes from the Middle East region and make them stable.

At once Kazakhstan is also interested in the stable European market that is characterized by significant demand in Kazakhstan raw materials. Memorandum on cooperation in energy sector between Kazakhstan and EU was signed in December, 2006 and is being successfully executed. This document stipulates not only energy resources supply but also cooperation in raising energy efficiency, development of renewable energy sources, clean coal technology and CO₂ trapping and energy infrastructure. President of the Republic of Kazakhstan in his address to the people of Kazakhstan dated January 21, 2011 proposed to develop and adopt "Kazakhstan -EU" Energy Charter which may in future guarantee stable supply of energy resources to the European markets.

Economic relations between Kazakhstan and EU are not limited by energy sphere. The EU backs Kazakhstan efforts in the issues of economic diversification, know-how and best practices introduction and also in Kazakhstan's joining the WTO. EU also promotes the development of cooperation in transport sphere. In 2009 corresponding memorandum between two countries was signed on this issue. EU cooperates with Kazakhstan on expanding trans-European transport networks and in the development of regional transport cooperation EU-Black Sea. This work is carried out in the framework of TRACECA program and other projects.

European vector

Cooperation with the countries of Eastern Europe takes important place in European vector of Kazakhstan's foreign policy.

The importance of Kazakhstan-EU cooperation is conditioned by geopolitics and the level of political, economic and social development. Although relations with East Europe were established in the early 1990s, they began to develop actively only last decade.

There are some other factors that promote further strengthening of relations between Kazakhstan and countries of East Europe. Mutual



哈萨克斯坦-欧洲的战略伙伴关系：波罗的海方面

interest is among them.

Kazakhstan is considered to be a promising market for countries of East Europe. Kazakhstan is seeking technologies and investments from East Europe especially in food, processing, pharmaceuticals and light industries. East-European partners are attractive to Kazakhstan from the point of view of transport potential which can be used in supply of energy resources to the West Europe markets.

In its turn, countries of East Europe are interested in acting as a transit zone for supplying Kazakhstan raw materials in Europe and even processing and consuming these resources that pass through their territory. Kazakhstan is also interested in experience of reforming of East Europe countries which in short period of time modernized their national economies, public administration, set up democratic political systems and developed civil society. Republic of Kazakhstan may act as a central point of dissemination of goods and technologies in populous Central Asian market. At the same time, partnership with East European countries may help Kazakhstan in opening West European markets and promoting its interests in European Union.

In general, despite certain results, the 1990s cannot be called a period of intensive cooperation between Kazakhstan and the Baltic countries.

Secondly, it should be noted that there was a sharp deterioration in relations between Estonia, Latvia and Lithuania with Russia, which historically has had, and continues to have, its influence on processes occurring in the Baltic countries.

In 2010 the total volume of trade between Kazakhstan and Baltic countries made up more than \$456,5 million, which is 9% higher than in 2009. Kazakhstan exports oil products, ferrous chromium and ferrous metals to the Baltic countries. Cotton, rape seeds, salts of oxy-metal acids and mineral fertilizers also rank important places in Kazakhstan export. From the Baltic countries Kazakhstan primarily imports frozen and canned fish, automobiles, pharmaceutical products, electrical machines, television and radio devices, and products of stock-breeding and various industrial products including furniture. Kazakhstan's trade with separate Baltic countries looks in the fol-

lowing way: Latvia - \$201,5million, Lithuania - \$176,4million, Estonia - \$74,5million . Big differences in the volumes of the external trade, for instance with Estonia and Lithuania, are accounted by the fact that Lithuania's area is often used as a transit zone for the delivery of Kazakhstan raw materials to the West European markets. Both parties' potential has not been fully used yet. Lithuania has an interest in attraction of Kazakhstan oil to be exported by Lithuanian transit corridor and processed in its refineries. However, it is Russia's transport tariff policy that plays crucial role in the matter of Kazakhstan raw materials transit via Baltic ports.

“Lobby” of Kazakhstan in Europe

Relations between Kazakhstan and the Baltic countries are based on mutual economic and political interests. Besides, the states have in common their former mutual history inside the USSR. The transit-and-transport potential and Baltic countries' membership in the EU on the one hand and Kazakhstan's great stock of hydro carbonic raw materials and other mineral resources on the other hand are the key factors in the states' economic rapprochement.

Apart from the issues connected with energy resources and their transportation, parties have got a wide unused space for trade-and-economic cooperation. Baltic capital together with Kazakhstan business could create a number of companies aimed at the EU markets, for example in agricultural sphere. With regard to the Customs Union, formed by Kazakhstan, Russia and Belarus, such cooperation could become profitable. We foresee the increase in the trade-and-economic cooperation between Kazakhstan and the Baltic countries in the nearest future.

Kazakhstan is using the Baltic countries' potential in political dialogue with the EU countries. The Baltic countries supported Kazakhstan's chairmanship in OSCE. Efficient cooperation in the issues of the Summit organization in Astana proves that. In the future, Baltic countries could "lobby" Kazakhstan in the European Union and in response could get an access to Central Asia and the Customs Union's markets.



1991年以来，哈萨克斯坦一直在执行多载体的外交政策。该国政策的执政人认为这是哈萨克斯坦战略发展的重要组成部分。时间已经证明了所选课程对哈萨克斯坦共和国产生的高效益，这使其成为领先独立的中亚角色。

*Tuleutay
Suleimenov
外交学院主任，哈萨克斯坦大使和哈萨克斯坦总统在国家行政学院的特别全权代表，教授*

2010年，在多国之间的外交政策的取得的成果中，有哈萨克斯坦担任主席、上海合作组织欧安组织、2011年伊斯兰会议组织。哈萨克斯坦在国际组织中的领导，代表了包括俄罗斯、中国、美国、欧盟和伊斯兰世界的所有现有的全球权力中心，展现了进行有效对话的能力，实现与国际的各种实体，往往不同程度的相互理解的导演政策。国际社会已经承认哈萨克斯坦在东方与西方；亚洲和欧洲；伊斯兰教、佛教和基督教的文化和政治之间的对话互联作用。

哈萨克斯坦的政治领袖，在20世纪90年代初，提出了“欧亚大陆桥”的概念。根据这一概念，地理、文化和历史的哈萨克斯坦属于欧洲和亚洲。基于这一理念的基础上，纳扎尔巴耶夫总统发起了一个适用的集成项目，包括欧亚联盟；关税联盟；与上海合作组织。

“欧亚桥梁”

大约从20世纪90年代后半期，在“欧亚桥梁”的概念转化成“多载体外交”所谓的学说。正是这种学说旨在引领所有哈萨克斯坦方向的重要外交政策，包括俄罗斯和独联体国家，美国和中国、中亚、欧洲、亚洲和太平洋地区、穆斯林世界和发达工业国家。

今天，哈萨克斯坦共和国外交政策的原则是基于以下原则：国外和国内政策，相互尊重主权和独立的密切关联，坚持原则，在延后国家利益时要有灵活性，机动能力的位置，平衡和多载体的盟友和合作伙伴的选择实用主义外交政策，在解决平衡有关和平与全球，区域，次区域和国家安全问题上取得成就，作为联合国会员国，哈萨克斯坦在国际法基础上实现其外交政策的原则。

哈萨克斯坦的外交政策，有特殊的意义，吸引欧洲国家的合作。哈萨克斯坦和欧盟的伙伴关系历史悠久。成立15年来，哈萨克斯坦和欧盟之间的外交关系已达到战略伙伴关系的水平。2007年，欧盟通过了欧盟“新伙伴关系战略—‘中亚战略’”，这使欧盟与区域之间改善了关系，成为一个整体，且每个国家地区分别执导。该战略确定的六个基本领域合作的优先事项：民主和人权，教育，贸易和投资，能源和交通，环保，与共同的威胁和挑战做斗争。

哈萨克斯坦的道路通向欧洲

2008年通过的哈萨克斯坦国家方案为09年至2011年期间的“欧洲之路”。此方案旨在让哈萨克斯坦走出去，并提高她与主要欧洲国家战略伙伴关系的水平。

为了实现这一目标，设定了一系列的任务，特别是在以下领域的集约化发展哈萨克斯坦共和国和欧洲国家的合作，如：科技、能源、运输、技术法规和计量、贸易和经济合作、发展中小型企业和提高生活质量和人道主义方面。此外，根据这一计划，欧洲的体制和法律基础应该可以为哈萨克斯坦提供经验，积极运用可以创造和完善哈萨克斯坦担任欧安组织主席的条件。整体而言，它有助于哈萨克斯坦在许多领域协调和欧洲之间的标准。

目前，欧盟是哈萨克斯坦最大的贸易伙伴：它在共和国对外总贸易中所占份额总计为40%。此外，欧盟是哈萨克斯坦一个重大而直接外国投资者。在能源领域是欧盟重要的合作伙伴。哈萨克斯坦的碳氢化合物储量，对欧盟来说，是相当有吸引力的，中东地区的石油通道力求多样化，使他们稳定。

目前哈萨克斯坦还对稳定的欧洲市场感兴趣，这源于哈萨克斯坦原材料的巨大需求的特点。2006年12月，哈萨克斯坦在能源部门之间与欧盟签署了合作备忘录，并正在顺利执行。这份文件不仅在提高能源效率上做了规定，而且可再生能源，清洁煤技术和二氧化碳捕获和能源基础设施发展的唯一能源供应的合作上做了规定。哈萨克斯坦共和国总统在2011年1月21日对哈萨克斯坦人民讲话中，建议制定和通过“哈萨克斯坦欧盟”能源宪章，这可能在未来保证能源资源稳定供应欧洲市场。

哈萨克斯坦与欧盟之间的经济关系并不局限于能源领域。欧盟为哈萨克斯坦经济多样化问题努力，并在哈萨克斯坦加入世贸组织中传授诀窍及引入最佳实践。欧盟还促进了交通运输领域合作的发展。2009年双方在这个问题上签署了相应的备忘录。欧盟的合作，扩大跨欧洲交通网络，以及欧盟发展同哈萨克斯坦黑海区域运输的合作。这项工作

正在TRACECA方案和其他项目的框架下开展。

欧洲载体

与东欧国家的合作是在哈萨克斯坦欧洲外交政策的重要载体。

哈萨克斯坦与欧盟合作的重要性是源于地缘政治条件和政治、经济、社会的发展水平。虽然与东欧关系是建立在20世纪90年代初，他们开始积极开发只能维持十年。目前，哈萨克斯坦支持定期与东欧伙伴的政治对话，达到高层次的相互了解，不断举行的商务论坛，并会见那些各国知名的科学家，艺术工作者和体育领域内的运动员。

它提供订立的关于鼓励和相互保护投资条约，避免双重征税等文件，并采取最大限度的商品和服务的自由流动。

有一些进一步促进哈萨克斯坦和东欧国家加强关系的其他因素。它们之间的共同利益，使东欧国家认为哈萨克斯坦拥有前景广阔的市场。而哈萨克斯坦正在从东欧寻求在食品加工，医药，轻工等行业的技术，特别是投资。哈萨克斯坦对于东欧洲合作伙伴的吸引力来自于运输潜力，其能源供应可在西欧市场上使用的。

反过来，东欧国家的兴趣在于做一个哈萨克斯坦原料供应的过境区管理署，通过其领土加工和消费这些资源至欧洲。哈萨克斯坦也有兴趣经历东欧国家的改革，在较短的时间内实现现代化的民族经济，公共管理，建立民主的政治制度和发达的公民社会。哈萨克斯坦共和国可以作为商品和技术的传播，人口众多的中亚市场的中心。同时，与东欧国家的伙伴关系可以帮助西欧开放市场和促进在欧盟在哈萨克斯坦的利益。

东欧的利益：销售市场、运输和能源资源改善、能源资源、中亚合作。

哈萨克斯坦的利益：新技术、投资、能源资源运送到西欧、改革、整合经验、在欧洲联盟合作市场。

哈萨克斯坦与波罗的海国家的关系符合欧洲的外交政策，并融入了与东欧合作的互动。哈萨克斯坦与波罗的海国家的外交关系成立于20世纪90年代初。

总体来讲，尽管有一定的成绩，上世纪90年代不能称得上是哈萨克斯坦和波罗的海国家密切合作的时期。当时的合作关系的特点是相当被动的，是一种撒谎和等待的状态。因此，尽管存在一定的共同利益，应该指出，20世纪90年代被认为是一个未实现的潜力时期，错过了哈萨克斯坦与波罗的海关系的机会。这种状态有其自己的解释：一是在审查期间，哈萨克斯坦的社会经济状况是深刻的危机。在这方面，该国的外交政策，主要是为了解决国内问题吸引合作伙伴的投资，搜索能够提供的具体帮助和支持该国正在进行的变革。

其次，应该指出的是在爱沙尼亚，拉脱维亚和立陶宛与俄罗斯之间关系恶化的历史原因，这已经并继续急剧恶化其与波罗的海国家的关系。

在2010年哈萨克斯坦和波罗的海国家之间的贸易总额由超过4.565亿美元，这比2009年高9%。哈萨克斯坦出口石油产品，黑色铬和有色金属到波罗的海国家。棉花，油菜种子，氧，金属和矿物肥料，氨基酸盐也排在哈萨克斯坦出口的重要地位。哈萨克斯坦主要进口的有波罗的海国家的冷冻和罐装鱼、汽车、医药产品、电器设备、电视和广播设备、以及畜牧业和各种工业产品，包括家具产品。哈萨克斯坦与独立的波罗的海国家之间的贸易数据如下：拉脱维亚 - 2.015亿美元，立陶宛 - 1.764亿美元，爱沙尼亚 - 7450万美元。在对外贸易上爱沙尼亚与立陶宛的数量上存在巨大的差异，这是取决于立陶宛是作为哈萨克斯坦输送到西欧市场的原料转运区的事实。双方的潜力还没有得到充分利用。立陶宛对哈萨克斯坦的石油出口方面感兴趣，因为立陶宛希望做其过境走廊，并进行炼油厂加工。但俄罗斯的运输政策，在哈萨克斯坦通过波罗的海港口运输过境原料的关税问题上，发挥着至关重要的作用。

在欧洲的哈萨克斯坦“走廊”

整体而言，哈萨克斯坦欧洲政策的波罗的海部分占有重要地位。鉴于对上世纪90年代建立的合作长时间失去了联系，各方在2000年以后设法找到了加强两国关系的方式。哈萨克斯坦和波罗的海国家的关系基于共同的经济和政治利益。此外，各国有共同的前苏联内部历史。在一方面，波罗的海国家有过境和运输潜力；另一方面，哈萨克斯坦大量的水疗和碳酸等其他矿产资源是加入欧盟国家的主要因素，拉近了双方经济。

除了与能源资源及其运输有关的问题，各方都得到了有关广泛使用贸易和经济合作的空间。波罗的海资本与哈萨克斯坦业务能够共同建立一系列旨在发展欧盟市场的公司，如在农业领域的。关于关税同盟，由哈萨克斯坦，俄罗斯和白俄罗斯组成，这种合作可能是会有利的。我们预计哈萨克斯坦和波罗的海国家之间的贸易和经济合作在不久的将来会增加。

哈萨克斯坦正在利用波罗的海国家的潜力与欧盟国家的政治对话。波罗的海国家支持哈萨克斯坦在欧安组织担任主席。高效组织的问题在阿斯塔纳峰会上得以合作证明。在未来，波罗的海国家将把哈萨克斯坦发展成在欧洲联盟的“走廊”，借此能就得到中亚市场，并获得关税联盟市场准入。

The Baltic Sea – the gate to Eurasia

June 15 – 16, 2011, Klaipeda, Lithuania

International conference
*The Baltic Sea – gateway 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

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

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

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



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



Klaipeda University
克莱佩达大学



VIV Foundation - Europe - Riga
Equal opportunities for all
欧洲里加基金会文件
所有参与者机会均等



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”



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：



The Baltic Sea – gateway to Eurasia

International conference in June 15-16 in Klaipeda (Lithuania)



Tradition continued

In January last year there took place the international conference in Almaty *Role of logistics on the way Asia – Europe* and *Windrose* awards of the international business magazine JŪRA MOPE SEA, and it was one of the first events in Kazakhstan which had successfully started the chairmanship of OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe).

The Vice Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Azat Bekturov defined this event speaking at the 18th OSCE Economics and Environment Forum in Vienna (Austria).

The organizers of the conference were: the international business magazine JŪRA MOPE SEA and a group of logistics companies of Lithuania and Kazakhstan TL NIKA Group.

The Ministries of Foreign Affairs and Transport and Communications

of Lithuania and Kazakhstan were the patronages of the conference.

This year Lithuania is chairing OSCE (*Organization for Security and Cooperation in Europe*) – which is the biggest regional security structure uniting 56 countries of Europe, North America and Asia.

Kazakhstan and Lithuania agreed and they were implementing the strategy that the priority directions should be the development of transit and transport during the years of chairmanship of both countries.

In April 4-5 in Druskininkai (Lithuania) there took place the 19th OSCE *Economics and Environment Forum* which approved the continuity of this strategy and supplemented it with new perspicacity.

The organizers of the conference, the ranks of which have become greater, continue this tradition.

In June 15-16 in Lithuanian port-city Klaipeda the international conference is organized *The Baltic Sea*

– *gateway to Eurasia* and traditional *Windrose* awards of international business magazine JŪRA MOPE SEA.

Ideas and goals of the conference

The idea of the conference – is the synergy of business, science and art of Europe and Asia, as the 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 the financial crisis.

The goal of the event 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.

Organizers

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



Honorary Consul of
Kazakhstan in Klaipeda



Association of science, studies and
business of Lithuania Baltijos sienis



Klaipeda
University



VIV Foundation - Europe - Riga
Equal opportunities for all

Conference agenda

**The international conference
The Baltic Sea – gateway to Eurasia
will take place in June 15-16, 2011**
in Klaipeda University Campus
„Aula Magna“ (H. Manto str. 84, Klaipeda, Lithuania).

Registration starts in June 15 at 08.15 a.m.

Plenary sessions begin at 9.00 a.m.

Officials of EU structures and OSCE, the Ministers of Foreign Affairs, Transport and Communications, Educations and Science, Culture of Lithuania and Kazakhstan, Ambassador of Kazakhstan in Lithuania and Embassy officials, official representatives of border-crossings, customs, phyto-sanitary, science and business of Lithuania, Kazakhstan, Russia, Belarus, Ukraine, Sweden, Denmark, Germany, Poland, Latvia, Estonia and other countries are also invited to the conference.

Anticipated topics for discussions:

- **The significance of the Baltic Sea for the development of Eurasian transport corridors,**
- **West Europe – Southeast Asia: Silk way or Sea way?**
- **Aspiration – sustainable transport and profitable transport business.**

The session Business and Art synergy between the Baltic countries and Kazakhstan is organized by the conference partner – Klaipeda University.

After the plenary session there will take place the opening ceremony of the international exhibition **Business and Art synergy: Lithuania, Kazakhstan** and press conference.

In the afternoon of the first day the site visit to Klaipeda port (on board a ship) is organized for the participants of the event.

In the evening of June 15, there will take place the grand ceremony of international Windrose awards.

You are welcome in June 15-16 in Klaipeda and we suggest staying here longer as we are sure you will not wish to leave the city!

On the second day of the conference

- **the summary of the chain of LNG (Liquid Natural Gas) is planned**
- **the presentations of the best „know-how“,**
- **the development of competence on local industry and energy security and moderated debates on the development of LNG in the Baltic countries.**

The curator of this topic and the session is prepared by the conference partner – Klaipeda Science and Technology Park.

Subject of the closing session - **Lessons of the economic crisis: transport business experience and perspectives.**

The event will be completed by the adoption of the resolution and signing of cooperation agreements.

(P.S. Conference languages: English, Russian)

Participants of the conference interested in the activities of Klaipeda port companies will be able to get acquainted with them.

Individual visits to Klaipeda port companies will be organized according to the early request.

Those who wish to visit the chosen company are to inform the organizers until the 1st of June 2011.

At the request of the delegates of the conference cultural program may be organized. On the next day after the conference the participants will be able to get acquainted with places of interest of Klaipeda or Lithuania, see exceptional creation of a man or nature, the Curonian Spit which is enlisted into UNESCO world heritage located only about 50 km away from Klaipeda, take a walk in Palanga resort or visit other beautiful places.

The participants of the excursions are kindly asked to pay individually.

Requests should be submitted beforehand and you should inform the organizers by the above- indicated e-mail.

All the information about the event you may find in the internet website of the magazine JŪRA MOPE SEA
www.jura.lt

Contact person: Liana Mogišaitė, e-mail: liana@jura.lt



Lithuanian and Kazakhstan logistics company TL NIKA Group



Logistics company VPA Logistics

The event is supported by



Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania



Embassy of Kazakhstan in Lithuania



Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania

波罗的海 - 欧亚门户

6月15日至16日在克莱佩达（立陶宛）举行的国际会议



延续传统

去年一月在阿拉木图举办了国际会议欧亚之路的物流角色，同时由国际商业杂志《海》颁发了风花奖，也是哈萨克斯坦担任欧安组织（欧洲安全与合作组织）主席国之后第一次开始成功主持的活动之一。

哈萨克斯坦交通运输和通讯部副部长Azat Bekturov，在维也纳（奥地利）举办的第18届欧安组织经济和环境论坛在维也纳（奥地利）的讲话中定义了这项活动。

这次会议的主办单位是：国际商业杂志《海》、立陶宛的一系列物流公司和哈萨克斯坦的TL NIKA集团。

哈萨克斯坦和立陶宛的外交部、运输和通讯部都是会议的赞助者。

今年立陶宛正在主持欧安组织（欧洲安全与合作组织）- 这是地区间连接着欧洲、北美和亚洲的56个国家最大的安全团结结构。

哈萨克斯坦和立陶宛都同意，在两国担任轮值主席国期间，其战略发展优先方向的实施应在这两个国家的过境和运输方面。

今年4月4-5日期间在Druskininkai（立陶宛）举办的第19届欧安组织经济和环境论坛，通过了对这一战略的延续以及用其新的敏锐进行补充。

本次会议的范围不断扩大的组织者们，延续了这一传统。

6月15-16日在立陶宛港口城市克莱佩达举办的国际会议是波罗的海 - 欧亚门户会议，以及国际商业杂志《海》颁发风花奖。



这次会议的思路和目标

本次会议的想法 - 是欧洲和亚洲商业、科学和艺术的协同作用，作为欧洲和亚洲思想、创新和现代技术融合的机会，它在金融危机后的新阶段开始了新的经济和地缘政治关系，

本次活动的目的是吸引欧洲和亚洲更多积极的经济、科学、社会和文化合作，通过欧亚大陆间的商业和科学、高识别技术的集成、艺术、文化和对传统的热爱，实现与国家和人民之间的和谐的合作。

主办单位

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE
国际商业杂志《海》



名誉领事哈萨克斯坦和立陶宛



立陶宛“Baltijos slėnis”科学、研究和商务协会



克莱佩达大学



欧洲里加基金会文件
所有参与者机会均等

会议议程

波罗的海 - 欧亚门户国际会议将在 2011年6月15-16日

Klaipeda大学校园礼堂“麦格纳”举行（地址是阁下曼托，84号街，克莱佩达，立陶宛）。

登记时间：6月15日上午08:15

全体会议在上午9点开始

欧盟的结构官员和欧安组织，立陶宛和哈萨克斯坦外交、交通和通讯、教育和科学、文化部部长、哈萨克斯坦驻立陶宛大使和使馆官员、立陶宛、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、瑞典、丹麦、德国、波兰、拉脱维亚、爱沙尼亚和其他国家的边境口岸、海关、植物官方、卫生、科学界的代表和商业人士均应邀出席了会议。

预计讨论的主题：波罗的海欧亚运输走廊发展的重要意义，西欧 - 东南亚：丝绸之路还是海路？心声 - 可持续交通和盈利的运输业务。

这次会议的组成部分：波罗的海国家和哈萨克斯坦之间的商务和艺术协同活动，是由其会议的伙伴 - 克莱佩达大学主办的。

全体会议结束后，在那里将举行国际展览的开幕式即商业和艺术协同活动；立陶宛和哈萨克斯坦的新闻发布会。

在第一天的下午，将现场在船上为此次活动的参与者准备对克莱佩达港的访问活动。

在6月15日晚，将举行国际风花奖颁奖盛典。

在本次会议的第二天将准备LNG（液化天然气）链的总结，以及最好的“诀窍”的展示，地方工业和能源

欢迎您在6月15-16日莅临克莱佩达，我们建议你在这里住得久些，因为我们相信这是一座你居住过就再不想离开的城市！

安全的发展，以及波罗的海国家液化天然气发展的友好辩论。

这次会议主题的管理者是会议的合作伙伴 - 克莱佩达科技园。

闭幕会议的主题 - 经济危机的教训；运输业务的经验和观点。

本次活动将通过决议结束并签订合作协议。
(附注：会议语言：英语、俄语)

克莱佩达港口公司的活动感兴趣的与会者将能够有机会与他们相识。

个人访问克莱佩达港口公司将会根据早期申报来组织安排。

希望访问所选择的公司的人请于2011年6月1日前通知组织者。

在本次会议中可以组织应代表们要求的文化活动。第二天会议结束后，与会者将能够获得机会与立陶宛或克莱佩达的一些当地机构相结识，看到大自然为人类的特别创作--库尔斯沙嘴。这是联合国教科文组织世界遗产，距克莱佩达只有50公里，位于Palanga度假村，可以步行访问其它美丽的地方。

需参加旅行团的代表的费用是要求个人支付的。

应当提交请求，并事先告知组织者由上述表示电子邮件。

所有相关信息均可登录杂志《海》的网站
www.jura.lt查看。

联系人：Liana Mogišaitė, e-mail: liana@jura.lt



立陶宛和哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”



VPA物流公司

这次活动的
支持单位有



立陶宛共和国外交部



哈萨克斯坦驻立陶宛大使馆



立陶宛共和国交通运输部



Windrose 2011

Windrose awards of the international business magazine JŪRA MOPE SEA were founded in 2009.

Windrose are international awards given for innovations, development of ecological business, implementation of renewing energy resources, integrated into the creation of maritime policy in Europe and Asia, strengthening of international cooperation and implementation of scientific achievements in business.



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“.

We invite you to suggest the candidates to the nominations, the people, enterprises, companies or groups of companies worth to get these titles.

Nominates can be suggested by completing the form and sending it by mail to liana@jura.lt , fax +370 46 365 602.

You will find the form in the internet website of the magazine JURA MOPE SEA www.jura.lt

Form of the proposals of nominees

- Name, surname, organization, short description of the activities of the nominee
- For what nomination the candidate is proposed
- Merits, works, projects for which the candidates are proposed for the nomination
- Short description of merits, works or projects, indicating their creation and implementation dates and significance.
- Presenting organization or person (name, surname, name of organization, contact e-mail or telephone).

International valuation commission

Nominatees will be assessed by the international valuation commission. Members of the commission:



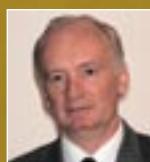
Vladas Zulkus,
Rector of Klaipeda University
(Lithuania)



Mark Millar,
expert of logistics, director
of international company
“M Power Associates”
(Hong Kong)



Rimantas Didziokas,
President of the association
of Lithuanian science, studies
and business Baltic valley
(Lithuania)



Valerij Gulbas,
Counsellor of the
Administration of the President
of Kazakhstan (Kazakhstan,
Latvia)



Benediktas Petrauskas,
Honorary Consul of
Kazakhstan in Klaipeda
(Lithuania)



Vytautas Varasimavicius,
Head of a group of Lithuanian
and Kazakhstan companies
TL NIKA Group (Lithuania,
Kazakhstan)



Inga Jankauskaite,
Head of International Relations
and Protocol department of
the Ministry of Transport and
Communications of Lithuania
(Lithuania)



Roma Stubriene,
Director of Klaipeda Science
and Technology Park
(Lithuania)



Zita Tallat-Kelpsaite,
Publisher of the international
business magazine JŪRA
MOPE SEA (Lithuania).



2011风花奖

由国际商业杂志《海》2009年创办。

风花奖是国际大奖，主要着眼于创新、生态商业发展，能源资源更新的落实，整合欧亚海洋政策，加强国际合作以及在商业中实现科技成果。



今年提名：



加强欧盟和
亚洲之间的
政治和经济合
作



加强和欧安
组织的普及
(欧洲安全与
合作组织)



成功地实施
运输和物流
项目，在国际
欧亚运输走廊中
发展最有效的投
资方案



在海事、运
输和物流行
业活动的科学
进步上取得的成
就

我们邀请您提名候选人，得到这些奖项的可以是个人、企业、公司或公司团体。

提名建议可填写表格并发送至
liana@jura.lt。传真+370 46 365
602。

提名表格请登录杂志《海》的官方网站
www.jura.lt下载。

提名建议的形式

名字，姓氏，组织，被提名者活动的简短描述
提名候选人的理由

提名建议候选人的优点、工程、项目

优点、工程或项目的简短描述，说明他们的创作和实施日期及意义。

标明组织或个人（名字，姓氏，组织的名称，用于联系的E-mail或电话）。

国际评估委员会

提名将提交国际评估委员会进行评审。委员会成员：

- | | | |
|--|--|---|
| 1. Vladas Zulkus ,
克莱佩达大学校长 (立陶宛) | 4. Mark Millar ,
国际公司“M Power Associates”的总监 (香港) | 7. Rimantas Didziokas ,
立陶宛科学的研究和商业协会波罗的海谷的主席 (立陶宛) |
| 2. Valerij Gulbas ,
哈萨克斯坦总统管理顾问 (哈萨克斯坦、拉脱维亚) | 5. Benediktas Petrauskas ,
驻克莱佩达的哈萨克斯坦名誉领事 (立陶宛) | 8. Vytautas Varasimavicius ,
立陶宛和哈萨克斯坦公司TL NIKA 集团 (立陶宛、哈萨克斯坦) |
| 3. Inga Jankauskaite ,
立陶宛运输和通讯部国际关系和议定书负责人 (立陶宛) | 6. Roma Stubriene ,
克莱佩达科技园主任 (立陶宛) | 9. Zita Tallat-Kelpsaite ,
国际商业杂志《海》发行人 (立陶宛) |





Bigger vessels call to KLASCO

t took quite a long period of time and several hundred million litas of investments to new cargo handling technologies for Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO) to increase cargo turnover up to 10 million tonnes. It is symbolic that it happened in 2010. The overstepped psychological threshold at the same time starts a new phase of activities together with more complicated business conditions and other peculiar signs of time.

The competition among ports and logistics companies for attracting of cargo flows, determine still stricter existence conditions. They might be compared to professional sports – one cannot become a record breaker without permanent physical trainings and strong will. Good form – is a possibility to compete, survive and get awards in a ring.

Vida Borteliene

Increased turnover

Geopolitical location of Lithuania is an advantage to Klaipeda port but it also raises additional tasks. For the smooth movement of transit cargo there appear natural and artificial obstacles at border-crossings between EU and Eastern countries, but there is no other way out of it as to overcome them – as out of Lithuania, with small number of internal consumers, there stretch Belarus, Russia and other third countries markets of consignors and consignees. It is difficult to slightly open the borders and sometimes diplomatic efforts are to be put. Lately the international trade doors between the neighbouring territories are being gradually opened and there appear possibilities for cooperation. Who might say how to achieve the result that foreign clients wanted to use Lithuanian roads – it is the result

of decisions of all transport sector.

Due to the global economic crisis KLASCO downturn in 2009 was the greatest among Klaipeda port companies, therefore it was expedient to look for efficiency resources. According to the contract signed with Klaipeda Railway station the stevedoring company managed to coordinate quicker wagon turnover, Belarus clients were proposed the possibility of accommodation of bigger capacity vessels.

The Head of KLASCO Audrius Pauža says that it would be psychologically difficult now to step back from the achieved stevedoring volumes. Presently KLASCO is the biggest universal stevedoring company in the Baltic States except oil terminal operators. The company recovered one third of service market last year in Klaipeda port and this year it expects to maintain the positions. Last year three terminals of the company handled 10,28 million tons of cargo. It is by 22% more than during 2009 or by 6,6% more than during 2008, the most successful year for the company when stevedoring volumes reached

9,64 million tonnes.

Sometimes it seems to A. Pauža that together with the handled tonnes of cargo there proportionally increases the responsibility of the company towards the clients. The pledge of this business - is a team work. The achieved results is the expression of coordinated actions of the company „Lithuanian railways“, Klaipeda State Seaport Authority, Ministry of Transport and Communications of Lithuania which is responsible for transit policy and KLASCO.

Harder to negotiate

„Regional inter-state and internal ports competition creates the possibilities for the clients to negotiate for every cent. And we are clearly aware that cargo suppliers who choose our company must also earn. But there is a limit below which we cannot decrease the price if we propose safety of goods and quality of storage, fulfil the conditions for wagon turnover and ship draft due to which the clients are able to save time and ship charter expenses. Port water depth is a very much important parameter for our partners as the cargo is being shipped from the Far East and South American states and then the capacity of a vessel determines a lot of things. Therefore the official permission of Harbour Master to accommodate bigger draft vessels by half a meter at the main KLASCO quays with the water depth of 14,5 m is evaluated as the most important event of 2010. We are to compete not only with Riga and Ventspils ports but also with the southern direction of transit – the ports of the Black Sea,“ - explains A. Pauža.

The transit of Belarus potassium fertilizers via Klaipeda port had increased by one fourth last year. Half of this volume was handled by KLASCO. New water depths at the quays al-



lowed to increase cargo turnover by 200-300 thousand tonnes during separate months and reach the record stevedoring volume of 1,1 million tonnes.

Otherwise than in the whole port where Lithuanian trade dominates according to the statistics, the relation of Lithuanian and transit cargo volumes handled by KLASCO is the opposite. The share of local trade decreased up to 30 percent last year. But there mostly increased transit fertilizers and ro-ro cargo flows as the best conditions in the port are created in KLASCO for that.

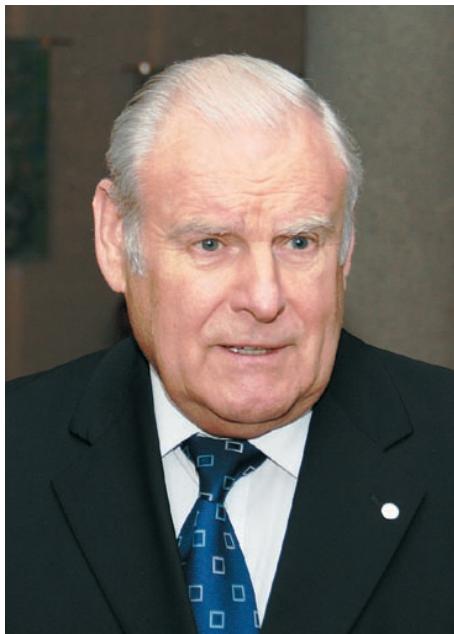
„For the exporters of grain the previous season was rather bad but we hope that the harvest will be better this or next year and we are getting ready for that“, - says the Head of KLASCO about the third direction of company specialization.

Good company activity results provide with a little more freedom of manoeuvring in searching for the reserves to increase the income. But the new clients that have been noticed require quick reaction, similarly as in basketball matches that Lithuanians like very much – the one who has the ball in hands he has the chance to win.

The will – to grow

KLASCO belongs to one of the biggest concerns in Lithuania „Achemos grupė“ (Achema group), which has survived through a difficult period, like all the economy of the country, by decreasing the internal consumption and the scale of production export. The income of the concern uniting more than 30 companies has slightly decreased but the profit increased by several times due to the increased business efficiency of separate companies.

The axle of the former activities of the concern was Jonava and the company „Achema“ producing nitric fertilizers. It is still facing production difficulties though 12 years ago it gave the start to found the concern and develop the range of activities to transport, „green“ energy and hotel sectors. The prices of natural gas have made impact on the turnover and export of „Achema“ to



“KLASCO is one of the most rapidly developing and most efficiently working Klaipeda stevedoring company, - notes the chairman of the board of the company KLASCO Bronislovas Lubys.

Western markets and the renewed production can hardly be forecasted.

According to the president of the concern Bronislovas Lubys, the multi-layer strategy of business has justified itself, different profile companies protect from the demand fluctuation and ensure economic balance. Presently the centre of activities and income is transferring to Klaipeda, to four port companies managed by the concern. The routes of this business reach hundred-year-old history of commercial port and KLASCO with its experience feeds other

companies of the concern that render and develop maritime services.

„KLASCO is one of the most rapidly developing and most efficiently working Klaipeda stevedoring company equipped with high technologies and investments. Since 1999 when the concern acquired KLASCO, stevedoring volumes increased by two times and the number of employees decreased by 4 times. It shows excellent internal organization of work and achieved optimal labour efficiency“, - notes the chairman of the board of the company Bronislovas Lubys, when asked to define KLASCO.

In his opinion, the handled millions are not important to the client, the quality of services is of high value in the market. Therefore, KLASCO will strive to have greater drafts at the leased quay-walls and will improve terminal work. At present 65-70 thousand tonnes capacity vessels can be accommodated, but it is only in a short line of perimeter of quays in specialized stevedoring complexes, at the ones which are the closest to the Harbour Entrance. According to the plan several more quays are going to be reconstructed and dredged that will be used for handling of dry bulk and general cargo.

KLASCO investment development program was stopped for a couple of years but at the moment they are trying to catch up with it. Until autumn the expansion of grain terminal will be completed, later the development of bulk fertilizer terminal will be commenced. Warehouse for storage of general cargo will also be developed as well as food products terminals.

In five year perspective the owners of KLASCO forecast stevedoring volumes up to 15 million tonnes. In case the company reached the limit of 17 million tonnes, it would be necessary to search for new stevedoring territories out of the limits of the present port. The concern „Achema group“ has prepared even several future scenarios of KLASCO, but nobody is in a hurry to stay at one of them. They think that the demand of services that regulates the plans of the participants of transportation chain will choose the best alternative.



更大型号的船舶需要克莱佩达 装卸公司

在花了相当长的时间并且投资几亿立特在新的货物处理技术上之后，克莱佩达装卸公司（KLASCO）货物周转量已增加至一千万吨。这是2010年发生的标志性事件。商业环境愈加复杂，新阶段也出现了特殊标志，此时心理跨越的实现便开启了活动新时期的到来。为吸引货流，港口和物流公司之间在更为严酷的条件下展开了竞争，以确保其仍然存在。这就好比专业体育运动 - 一个没有经过持续体能训练的、意志坚强的人，是不能成为记录刷新者的。好形式是这样一种模式 - 可以让人竞争，生存并循环获得奖项。



Vida Borteliene

周转量增加

立陶宛的地缘政治位置对克莱佩达港口来讲是一个优势，但也带来更多的任务。过境货物希望顺利运输，但在欧盟与东部国家边境地区之间似乎有自然和人为障碍，没有别的出路克服这些问题 - 正如从立陶宛出去，国内有少数消费者，发货人和收货人延伸至白俄罗斯，俄罗斯和其他第三国的市场。边界很难打开，有时候需要借助外交努力。最近邻近地区之间的国际贸易之门，正在逐步打开，似乎有合作的可能性。关于如何实现外国客户利用立陶宛道路的问题 - 这是所有运输部门决定的结果。

由于全球经济危机，KLASCO在2009年克莱佩达港口公司中的经济衰退最大，因此它的权宜之计是寻找有效率的资源。根据与克莱佩达火车站装卸管理公司签订的合约，公司将协调车皮周转，使之更快，并向白俄罗斯客户提供更大容量的船只住宿的可能性。

KLASCO该中心负责人Audrius

Pauža表示，在现有的装卸量上出现下滑，这让人心理上很难接受。目前KLASCO是除石油码头经营商外，在波罗的海国家最大的通用装卸公司。该公司去年恢复了市场服务份额的三分之一，预计今年在克莱佩达港将维持住位置。去年该公司的三个码头处理1028万吨货物。2009年期间增长22%以上，2008年期间增长6.6%以上，最成功的一年装卸量达到964万吨。

对于A.Pauža来说，处理货物吨数的增加有时同比增加了公司对客户的责任。该业务承诺的是 - 团队工作。其表达的是该公司与“立陶宛铁路”，克莱佩达国家海港管理局，立陶宛交通运输部协调行动所取得的结果。这些部门负责过境政策，管理KLASCO。

更难谈判

“区域性国家间和内部的港口竞争为客户针对每一分钱讨价还价创造了可能。而且我们也清醒地认识到，选择我们公司货物的供应商还必须赚到。但是

有一个下限，不能低于此，因为我们要确保货物的安全，提供有质量的储存，履行货车周转的条件，实现船舶草案以便客户能节省时间和船舶租赁费用。港口水深是一个非常重要的参数，我们的合作伙伴从远东及南美国家运货，所以船只运输能力决定了很多事情。因此，港务官方许可，容纳更大的草船停靠在KLASCO主码头，水深达14.5米，这是2010年最重要的事件。我们不仅要与里加和文茨皮尔斯港口竞争，也与过境南部方向的黑海港竞争。”A. Pauža这样解释。

去年白俄罗斯钾肥通过克莱佩达港口中转增加了四分之一。这笔运量的一半是KLASCO操作的。在新码头水深可以每月增加20-30万吨货物周转量，创下装卸量110万吨的记录。

据统计立陶宛贸易在整个港口是占主导地位的，但与其他公司不同，KLASCO处理的立陶宛货物量和过境货物量的关系是相反的。当地贸易份额去年下降了30%。但在港口的具有最佳运输条件的化肥和滚装货极大增加了



KLASCO的货物流量。

“对于粮食出口国来说，上一季相当糟糕，但我们希望，今年或明年的收获会好，我们也正在为此做好准备”，KLASCO主管如是述说公司第三专业化的方向发展。

良好的公司活动成果，在搜索储备增加收入方面提供多一点的操作自由。但对于已发现的新客户，公司的反应要敏捷，这正如立陶宛很喜欢的篮球比赛——球在谁的手中，谁就有机会取胜。

愿望 - 成长

KLASCO隶属于立陶宛最大的关系体系“Achemos grupė”(Achema 集团)，这个集团像这个国家所有其他的经济体一样，经历一个困难时期，通过降低内部消费并增加生产的出口规模而生存下来。该体系30多家公司的收入略有下降，但利润由于独立的公司提高业务效率提高了数倍。

以前体系中活动的中轴是 Jonava 活动，是生产一氧化氮肥料的 Achema 公司。尽管 12 年前发现并开始关注和发展的一系列活动，如交通，“绿色”能源和酒店业，它的生产仍面临困难。天然气的价格影响了“ Achema ”的营业额，并对“ Achema ”出口到西方市场和新的生产产生难以预计的影响。

据集团总裁 Bronislovas Lubys 说，业务多层次的战略已经自我证明了它的成功，他从需求波动中保护了不同的知名公司，确保了经济平衡。目前的活动



对于 A.Pauža 来说，处理货物吨数的增加有时同比增加了公司对客户的责任。该业务承诺的是 - 团队工作。其表达的是该公司与“立陶宛铁路”，克莱佩达国家海港管理局，立陶宛交通运输部协调行动所取得的结果。这些部门负责过境政策，管理 KLASCO。

的中心和收入已经转移到集团四个港口管理公司的所在地克莱佩达。这项业务的航线达到有百年历史之久的商业港口，KLASCO用自己的经验养育着集

团的其他公司，发展航运服务。

“ KLASCO 是具有投资与高新技术装备的，发展最为迅速和最有工作效率的克莱佩达装卸公司之一。自 1999 年集团获得 KLASCO 以来，装卸量增加了 2 倍，雇员人数缩减了 4 次，显示出良好的内部组织工作，取得了最佳的劳动效率”，当被问及如何定义 KLASCO 时，公司集团总裁 Bronislovas Lubys 这样说。

他认为，在市场上，数以百万计的订单对客户来讲不是大事，高质量的服务创造出的价值才是关键的。因此， KLASCO 在力争有更好的吃水能力，租赁更大的码头墙，并改进码头工作。目前 6.5 万到 7 万吨之间的船只可以通过，但在专门的码头它只有一条周边短线来配合装卸工作，在最接近港入口处。根据规划几个码头将要重建，疏浚，用于干散货和杂货装卸。

KLASCO 投资的发展计划是停了几年，但目前他们正试图赶上它。粮食码头扩建工程将于秋天完成，之后散化肥码头将开始发展。普通货物储存仓库和食品码头也将开发。

未来的五年中， KLASCO 的所有者预测装卸量可达 1500 万吨。在这样的情况下，公司已达到了本土港口 1700 万吨的限制，有必要寻找新的装卸港口了。集团“ Achema group ”为 KLASCO 规划了几个未来发展方向，但没有人匆忙地要在这其中确定出一个。他们认为，对服务的需求会调节参与者的运输链计划，做出最好的选择。

9th ASEAN PORTS & SHIPPING

2 0 1 1

Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam
Wednesday 22 and Thursday 23 June 2011

Supported By

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



- Technical Site Visit • 73 Exhibitors • 35 International Conference Speakers • 600 International Participants • Gala Dinner

Official Hotel and Venue



Refreshment Breaks Sponsor



Name Tags Sponsor



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

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

Tel. + 60 87 426 022

Fax. + 60 87 426 223

Email: enquiries@transportevents.com

Tel. + 60 87 426 022

Fax. + 60 87 426 223

Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



Cargonews Asia

Cargo Times

cargo systems.net

CM

EXPO promoter

www.SHIPPINGACTION.com

INDONESIA TRANSPORT & LOGISTICS

Shipping Gazette

ifw

JCtrans.Net

Global shipping starts here.

JURA-MOPE-SEA INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Lloyd's List

Cosco

PETROSPOT

portstrategy

Seaports

SHIPPING CHINA

Sailings Inspiring Shipping

Logistics+

transportweekly

SHIPPING GAZETTE

WORLD PORT DEVELOPMENT

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



ICHCA International Limited

InterManager

VCCI

VIFAS

VPA



Summary of the Baltic ports turnover

January-March 2011

During the first three months of this year Klaipeda port handled 9,08 million tonnes of seaborne cargo, the total growth of cargo volumes made 20,8 percent comparing to the same period last year.

According to the cargo turnover in eastern Baltic ports Klaipeda port left behind the neighbouring Riga and Ventspils ports and it remained slightly behind the joint Tallinn port during January-March 2011. The total cargo turnover of Klaipeda port and Butinge terminal made 11,08 million tonnes during January-March 2011.

The biggest growth in volume during the first three months of this year comparing to the same period 2010 was reached due to the increased stevedoring volumes of bulk natural and chemical fertilizers (+726,5 thous. t), ro-ro cargo (+262,1 thous.t), oil products (+185,8 thous. t), containerized cargo (+162,3 thous. t), liquid natural and chemical fertilizers (+140,0 thous. t).

According to the types of cargo there mostly increased (25,5 percent)bulk and dry bulk cargo volumes and they made 3 580,9 thous. t (39,5 percent of the total port cargo turnover). General cargo volumes increased by 23,2 percent, or 2 788,8 thous. t (30,7 percent). Liquid cargo volumes increased by 13,1 percent, and the turnover of this type of cargo made 2 705,8 thous. t (29,8 percent).

During January-March 2011, 1 622 ships called Klaipeda port, i.e. by 11,4 percent or 166 ships more

than during the same period last year. 54,9 thous. passengers were served in the port during the first three months this year and it is by 26,3 percent more than during the same period 2010.

Klaipeda port is further on in the leading position in the region of the Baltic countries concerning stevedoring volumes of containerized cargo. During January-March 2011 90 970 TEU of containerized cargo was handled in the port, i.e. by 42,3 percent more than during the same period 2010 (increase 27 053 TEU).

During the period under investigation the total turnover of the eastern Baltic ports made 66 748,2 thous. t, difference +4,4 percent or +2 805,1 thous. t. In Bütingé terminal 2 000,6 thous. t of oil products was handled during the period under investigation.

In Primorsk port 17 759,1 thous. t of oil and oil products was handled, i.e. by 5,0 percent or 973,4 thous. t less than during January-March 2010. Oil and oil products are the main types of cargo handled in Primorsk port. Handling of crude oil made 16 316,5 thous. t, oil products – 1 442,6 thous. t during the period under investigation.

In Saint Petersburg port 11 805,2 thous. t of cargo was handled, difference +5,0 percent or by 559,6 thous. t more than during the same period 2010.

In Ust Luga port 2 692,8 thous. t of cargo was handled, difference +13,5 percent or +320,3 thous. t. The biggest part of stevedored cargo made coal - 64,0 percent.

In Tallinn port 9 207,1 thous.



t of cargo was handled, difference +8,6 percent or +725,9 thous. t. Stevedoring volumes of liquid cargo made 76,2 percent of the total turnover of this port.

In the joint Tallinn port 1 576,8 thous. passengers were served, difference +8,5 percent or +124,0 thous. passengers.

1 702 ships called Tallinn port, i.e. by 108 ships more comparing to the same period last year.

In Riga port 7 678,6 thous. t of cargo was handled, difference +7,5 percent or +537,8 thous. t. During the first three months of 2011 coal made the greatest part of cargo turnover and 2 950,6 thous. t of coal was handled, it made 38,4 percent of the total turnover of the port. During the first three months of 2010 2 877,3 thous. t of coal was handled and it made 40,3 percent of the total

cargo turnover of the port.

144 761 passenger visited Riga port, difference +40,2 percent or +41 535 passengers.

In Ventspils port 7 160,0 thous. t of cargo was handled, difference -0,7 percent or -48,0 thous. t. Oil products made the greatest part of the port cargo turnover – 52,6 percent.

The number of passengers served in Ventspils port made 5 543, difference +94,7 percent or +2 696 passengers. 463 ships were served, difference -3,8 percent or -17 ships.

In Liepaja port 1 192,9 thous. t of cargo was handled, difference +18,4 percent or +185,0 thous. t. Grain made the biggest part of the port cargo turnover – 24,4 percent. ■

Prepared by J. Klejevskaja using the information of the ports.

Cargo handling in Klaipeda port according to the types of cargo, in tonnes			
Cargo group	Volume		Difference, percent
	2010 01-03	2011 01-03	
Total	7 510 405,4	9 075 457,9	+20,8
General cargo	2 263 809,4	2 788 844,0	+23,2
Bulk and dry bulk cargo	2 853 390,4	3 580 850,6	+25,5
Liquid cargo	2 393 205,5	2 705 763,3	+13,1

Cargo handling in eastern Baltic ports, in thousand tonnes			
Port	Volume		Difference, percent
	2010 01-03	2011 01-03	
Primorsk	18 732,5	17 759,1	-5,0
Saint Petersburg	11 245,6	11 805,2	+5,0
Tallinn	8 481,2	9 207,1	+8,6
Klaipėda	7 510,4	9 075,5	+20,8
Riga	7 140,8	7 678,6	+7,5
Ventspils	7 208,0	7 160,0	-0,7
Ust Luga	2 372,5	2 692,8	+14,0
Liepaja	1 007,9	1 192,9	+18,4
Vyborg	244,2	177,0	-28,0





TOC Asia (Tianjin)

Zita Manomaite

Example of economic prosperity

The fifteenth TOC Asia conference took place this year in the so called new Tianjin or Tianjin-Bin-hai, a modern city with contemporary architecture.

China proudly presented Tianjin for the participants of the event as a new example of the prosperity and growth of the country.

Chinese say that the world has seen what powerful development changes have taken place in Shenzhen and Shanghai Pudong. Now the world will be able to see one more powerful plan of China – prosperity of Tianjin, which is declared as the free economic zone by the decree of the Government.

In the planned economics of China this year there started the 12th five-year period and its scopes are really great. One of them – is to seek for the growth of import to China, balance the amplitude of export and import and induce domestic consumption.

Being the biggest country according to the population and having 1,3 billion of inhabitants, the country is a powerful consumption potential, bigger than North America and West Europe together. It is forecasted that by 2015 China will give to the global market 150 million of consumers whose annual income will reach about 40 000 US dollars.

This was the lingering atmosphere with the economic prognosis where the participants of the international event TOC Asia were gathering.

This prognosis was approved by the key speaker of the plenary session of the conference Wei Jianguo who is called the inducer of China import and the motive power of trade, Secretary General of China Trade relations centre and the Vice Minister of the Ministry of Commerce of China. In his program speech he submitted a comprehensive situation of global logistics chains and their impact on international logistics policy.

Consumption policy

The investigations of the Global Institute of Logistics (GIL) analysing container transportation perspectives and logistics possibilities of China taking into consideration rapid formation of strong middle class of China and permanently growing demand, achieved great attention. Investigations presented by the president of GIL Kieran F. Ring based by figures, did not allow doubting about the especially rapid growth of China economics.

According to GIL prognosis data, during the coming years the consumption Olympus will transfer from America to China. And it will not only be the consumption of goods of the first necessity. The growing demand of China for luxury goods show women like the first swallows. Chinese women together with Russian women are the leaders in the world of high vogue both by the demand of luxurious goods and possession of them.

It seems that the question, that was raised only several years ago, concerning what goods could fill the containers brought from China

in order not to send them back empty via the whole of Eurasia, loses its urgency.

China has taken a resolute decision – to consume. And when the country with the population of 1,3 billion people is taking such a decision, the affair becomes really serious.

It is good news to transport business and it is getting ready for that. Up to 2012 it is planned to construct 18 new intermodal terminals in the biggest China economics and transport centres. Railway, road and water transport is under development.

The Great China Canal is reviving

At Tianjin conference the project of the development of the Great China Canal presented by Sime Darby, Energy & Utilities, the head of marketing and logistics Lai Ah Chek, achieved great attention.

The Great China Canal like the Great China Wall is considered one of the wonders of the world, the fruit of human mind and physical efforts. The Great Beijing-Hangzhou canal of 1800 kilometres of length was built in the V century B.C. It is the longest artificial water way in the world. It is composed of 7 different canals where the water of several rivers and lakes are included into this system. Alongside the canal there are many China cities.

Having built the world biggest old irrigation installation with rather complicated locks system Sui dynasty immortalized itself in this way.

Present Project designers, engi-

niers and logistics specialists continue the honourable activities of their ancestors. In the Project presented by Lai Ah Chek there are shown the revival of the canal, its development and adoption to the intensive navigation from Beijing to the Suzhou city which is called the silk city and the Venice of Asia and to the Hangzhou.

Tianjin – a permanently growing city

On the closing day of the conference the participants were acquainted with one of the biggest ports of the world Tianjin port, around which there is a city and it is rapidly expanding.

Tianjin port history, present times and future visions are intelligently demonstrated in a luxurious port museum. In the oval cinema hall of the museum and on all the walls there was shown film about the history of Tianjin port and present time and it as if involved everybody into the intensive rhythm of port life and allowed to realize the capacities of this huge hub.

In 1973 in Tianjin they started the operation of the first international container line; in 1980 the first container terminal in China was opened.

Now Tianjin port is a big economic and logistics centre of the region uniting 10 provinces and municipalities. Tianjin is in trade relations with 160 countries and regions and 800 ports of the world. 115 regular container transportation lines pass via it.

In 2010 Tianjin port handled 413 million tons of cargo. Container turnover reached 10 million TEU. ■



Transport Week (Gdansk)

Julija Klejevskaia

Development of the ideas of inter-modality

Integration and competition in transport sector in the Baltic Sea region and in the Middle and East Europe – such was the motto of the transport week that took place in the Polish port-city Gdansk in March 1-3.

During the three-day events Baltic Ro Ro & Ferry, Baltic Container Conference and Railport Conference there came more than 300 representatives of logistics and transport sector from 15 countries and it became one of the most significant transport events of the year.

The organizers of the conference managed to implement the expectations of the participants and reached the goal – development of the ideas of inter-modality.

Summarising the transport situation of the Baltic Sea region, the professor of Gdynia Maritime Academy Maciej Matczak mentioned the data registered in the EU institutions, that last year the value of export inside EU made 258,5 billion EUR, i.e. by 17,9 percent more than the year before last. There increased export beyond the borders of EU. Its value is – 135,9 billion EUR, i.e. by 24,9 percent more than the year before last. Cargo turnover during the same period increased by 9,1 percent, the transportation of passengers increased by 3,9 percent.

Better times come to the ports

The president of Gdansk city Paweł Adamowicz who opened the transport week, Anna Wypych-Namiotko, Secretary of state infrastructure and Zbigniew Gniatkowski, representative of EC in Poland, the president of the city Mr. Adamowicz greeted the participants who came to the city of „solidarity and freedom“, the biggest and the most important port of Poland.

Though the Baltic ports, competing with each other and proposing more attractive conditions, are fighting for each ton of cargo, the chairman of BPO (Baltic Ports Organization) Julian Skelnik is sure that it is possible to reach the best results using common forces and common efforts of transport sector.

„The crisis is over, economics is recovering, port turnover is increasing rapidly and bright future is waiting for Baltic ports. The only limit for us is the heaven“,- the head of BPO is so optimistic.

The facts confirm it: director of Ust-Luga port Maksim Shirokov astonished the participants of the conference by the figures such as Ro-Ro cargo turnover which increased by 437 percent.

Such optimism was supported by marketing director of Maersk Line Jeff Gosciniai, who was sure that the most difficult period was already in the past. It was in 2009.

Director of Gdansk DCT container terminal Boris Wenzel made a report and he presented the possibilities of the terminal. DCT terminal is the only deep-water terminal which is growing especially rapidly in Poland. Its Project capacity is up to 4 million TEU per year. In a railway line

of one kilometre it is possible to load and discharge the whole train at a time. Gdansk DCT terminal opens the shipping routes for Poland to Middle and East Europe.

In the opinion of B. Wenzel Poland will have a great influence on European countries due to its geographical location and rapid economic growth and Gdansk port will become the second Hamburg in the coming 20 years.

But Poland should more concentrate to the strengthening of the country as to his mind there will be two big players in Europe by 2050: Poland and Turkey. ■



Euro-Asian Rail Freight Business (Prague)

World needs transport. Transport needs world.

Such ideas were lingering in Prague, the capital of Check Republic during the exhibition and conference in March 23-25.

The event supported by International Railway Union (IRU), Railway Cooperation organization (RCO) and International Forwarders organization (IFO) was dedicated to the transportation of cargo by railways between Europe and Asia and there came 216 participants from 25 countries. The participants of the conference had the possibility to listen to 44 speakers from 16 countries of Europe and Asia.

Though the conference was dedicated to the employees of railway companies, consignors, forwarders and especially for the users of railway transport, i.e. railway clients, there took part the representatives of other modes of transport and big logistics companies, such as the representatives of VPA Logistics.



Gerard Troche.

In the reports and discussions there was spoken about the e-documents, inter-modality and competitiveness.

At the conference they discussed on comparatively new topic – fifth mode of inter-modal transports – transportation by pipelines. Such a sustainable mode of transport should solve cargo transportation problem, accelerate delivery time of cargo and should not pollute environment. ■



Walter Schulze-Freyberg and Miroslav Haltuf.

TRANSBALTICA 2011



XIV INTERNATIONAL CONFERENCE

June 8 - 9, 2011

Radisson BLU Daugava Hotel,
Riga, Latvia

ORGANIZER:

INTERNATIONAL CONFERENCES
RMS
forum



DnB NORD

PARTNER:

SUPPORT:



www.rmsforum.lv • ph.: +371 67 33 31 67



TOC亚洲（天津）

Zita Manomaite

经济繁荣的实例

第十五届亚洲码头营运商会议，今年在称作新天津或天津滨海新区的地点举行，这是一个带有现代建筑的现代城市。

中国选择天津来举办这次活动，荣幸地将天津提作为国家繁荣发展的新示例之一。

中国说，通过举行这样的会议，世界已经看到了深圳和上海浦东的强大发展变化。现在，世界将看到一个更加强大的中国计划 - 天津，这里是政府规定的自由经济区。

按照规划，中国在今年将实行经济的第“十二个五年计划”，其范围是真的很棒。其中一项 - 是寻求中国的进口增长，平衡出口和进口幅度，引导国内消费。

作为拥有13亿世界上人口最多的国家，中国有着强大的消费潜力，比北美和西欧加在一起还要大。据预测，到2015年，中国将向全球市场提供1.5亿个人均年收入将达到约4万美元的消费者。

亚洲的与会者聚集于此，这里凝聚着经济的预后气氛。

中国商务部副部长、中国贸易关系中心秘书长兼中国进口贸易会引导人、大会主要发言人魏建国，批准会议的预

后论。在他的讲话中，他提交了一份全球物流链全面情况及其政策对国际物流影响的主旨演讲。

据GIL的预后数据，在今后几年，奥林巴斯消费中心将从美国转移到中国。它还不是第一商品消费需求。中国女性对奢侈品的需求像飞燕一样迅速成长。再加上俄罗斯女性，中俄两国女性将成为世界的高端时尚并举的奢侈品潜在需求的领导者。

好似这个问题是几年前才提上日程，那就是关于什么货物可以填满回中国的船，使这些从欧洲运货经过欧亚线路且无急迫性返回的集装箱船，返回中国的时候能不空手而归。

中国已经果断地采取了的决定 - 消费。而当拥有13亿人口的国家采取这样决定的时候，事态就变得很严肃了。

这对于运输行业来讲是个好消息，运输行业也正在为此做好准备。到2012年，中国计划在其最大的经济和运输中心兴建18个多式联运码头。铁路、公路和水路运输也正在兴建中。

中国大运河的复兴

在天津的会议中，Lai Ah Chek，能源与公用事业的市场营销与物流负责人Sime Darby提出的中国大运河开发项目，取得很大的关注。

中国的大运河就像中国的长城一样被世界视作奇迹，这是人类脑力和体力劳动的结晶之一。这条连接北京和杭州

的运河长1800公里，建于公元前五世纪，是世界上最长的人工水运方式。它由附近七条运河的河湖水注入，沿着大运河可以进入中国许多的城市。

建成世界上最大的、带有复杂栓闸的灌溉系统的水运工程，这是隋朝让其本身永不消失的方式。

本项目的设计师、工程师和后勤专家继续他们祖先的光荣活动。Lai Ah Chek提出运河复兴项目，在密集的航运路线，运河从北京连接到有丝绸城市和东方维纳斯美誉的苏州市，然后到杭州。

天津 – 持续发展的城市

会议的最后一天，与会者熟悉了天津港，这个世界上最大的港口之一，在其周围就是正在迅速发展的天津市。

在一个豪华的港口博物馆里，智能展示了天津港的历史，现状与未来愿景。在博物馆椭圆形的电影院里，在博物馆所有的墙上，都在播放关于天津港的电影，来说明天津港的历史和现在，它将每个人都仿佛卷入了紧张的港口生活节奏，展示着这个庞大枢纽的可实现能力。

1973年天津开始他们的第一条国际集装箱线操作，1980年开通了中国第一个集装箱码头。

现在，天津港是一个很大的经济和物流中心，聚集着10个省市地区。天津与160个国家和地区的800名世界港口有贸易合作关系。“115”交通集装箱运输线路定期通过港口。

天津港2010年处理4.13亿吨货物。集装箱货运量达到1000万标箱。■

交通周（格但斯克）

Julija Klejevskaia

发展跨模式思想

在中东、东欧和波罗的海地区关于交通一体化和的运输部门竞争的会议，于本周3月1日至3日在波兰港口城市格但斯克举行。

在为期三天波罗的海滚装船滚装码头，集装箱波罗的海会议和铁路港口会议的活动中，来自15个国家的300多名物流和运输部门的代表出席，这成为今年最重要的运输活动之一。

这次会议的组织者成功地实施了与会者的期望，达到了其发展跨模式思路的目的。

格丁尼亚海洋学院教授Maciej Matczak总结了波罗的海地区的交通情况，他提到了欧盟机构登记的数据，去年一年，欧盟内部出口值为2585亿欧元，即比前年上涨17.9%。欧盟周边的出口也有增加，出口值是 - 1359亿欧元，同比前年增长24.9%。同期货运量额增加了9.1%，客运量增加了3.9%。

更好的日子来到了港口

格但斯克市主席Pawel Adamowicz开启了交通周，出席大会的还有基础设施国务秘书Anna Wypych-Namiotko和教统会在波兰的代表Zbigniew Gniatkowski。这个城市的主席Pawel Adamowicz先生向来到这座“团结和自由”城市的与会者致敬，这里是波兰最大的城市和最重要的港口。

虽然波罗的海港口为每吨货物互相竞争，提出更具吸引力的条件，但BPO（波罗的海港口组织）主席Julian Skelnik认为使用共同的力量，共同运输部门的努力是可以达到最佳效果的。

“这场危机已经过去，经济正在复苏，港口货运量增长迅速，广阔的前景正在等着波罗的海的港口们。对我



Julian Skelnik.

们来说，唯一的限制是来自天堂”，BPO的主席是那么乐观。

事实确认了这一点：Ust-Luga的主任Maksim Shirokov提供的数据让会议全场震惊：如滚装货运量增加了437个百分点。

这种乐观情绪还得到了是马士基航运公司市场部主任Jeff Gosciniak的支持，他确保最困难的时期已经是过去时，那是在2009年。

格但斯克DCT集装箱码头Boris Wenzel主任作了报告，他介绍了码头的可塑性。DCT码头是波兰唯一迅速增长的深水码头，其项目的能力可达每年400万标箱。在一公里的铁路线上可以一次性装卸整列火车。格但斯克的DCT码头打开了波兰对中东和东欧的航线。

B. Wenzel认为，波兰格但斯克港地理位置、经济快速增长以及其对欧洲国家的巨大影响力将其在未来20年成为第二个汉堡。

但波兰应更加集中力量加强该国发展，因为在他的观念中，到2050年欧洲将有两大游戏参与者，即波兰和土耳其。 ■



欧亚铁路货运业务（布拉格）

世界需要运输，运输需要世界

在3月23日至3月25日的展览和会议期间，这种想法萦绕在捷克共和国的首都布拉格。

由国际铁路联盟（IRU），铁路合作组织（RCO）和国际货物运输代理组织（IFO）组织的这次活动，致力于欧洲和亚洲之间的铁路货物运输的发展，有来自25个国家的216位与会者参加。这次会议的与会者有机会聆听来自16个欧洲和亚洲国家的44位演讲者的声音。

虽然这次会议是专用于铁路公司、货主、货代的员工，尤其是对铁路运输使用者，比如说铁路公司的客户，但也有其他运输模式的大物流公司，如VPA物流的代表们。

在报告和讨论中谈到的是电子文档，跨模式和竞争力的议题。

在这次会议上讨论的比较新的话题是 - 第五模式联运运输 - 即通过管道运输。这种运输的可持续模式，应解决货物运输问题，加快交付货物时，应不污染环境。 ■



Boris Wenzel.



Jeff Gosciniak.



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





When the world is seriously concerned about the climate change and propagation of sustainable and ecological transport, when even at international OSCE (Organization for Security and Cooperation of Europe) events it is seriously proposed to refuse automobiles, ride bicycles or go on foot and do not transport cargo by environment polluting steamboats but by wind-driven sailboats we think that the big Tall ships and Yachts coming to Klaipeda port (Lithuania) this summer will surely achieve lots of attention and admiring glances.

History, romanticism and adventures under sails

The Culture 2011 Tall Ships Regatta - to the honour of Turku city

After successful *The Tall Ships Races 2009* event Klaipeda is again getting ready to accommodate the fleet of sailboats this year.

In August 18-21 there will take place one of the most impressive sailing events in the Baltic Sea in Klaipeda – *The Culture 2011 Tall Ships Regatta*.

International training organization *Sail Training International* is organizing the unusual regatta *The Culture 2011 Tall Ships* to commemorate the year of Turku city (Finland) as the capital of Euro-

pean culture. *The Culture 2011 Tall Ships Regatta* will take place after the events of *The Tall Ships Races 2011* and will extend the festival season of tall ships up to September.

Klaipeda (Lithuania) and Gdynia (Poland) agreed to unite forces with Turku city (Finland) and to organize two stages of races where it is important not only the heat for races but also the culture of those three cities as well as the originality of cities receiving regatta. Tall ships' regatta will start in Klaipeda and the sailboats will compete up to Turku and then to Gdynia.

Sailboats will visit Klaipeda in August 18-21, Turku port – August 26-28, Gdynia – September 2-5.

History of The Tall Ships Races

Regatta *The Tall Ships' Races*, was earlier called as *Cutty Sark* and its history reaches 1872. Then the legendary English three-master sailboat *Cutty Sark* sailed to its first journey, and it was titled as the quickest sailboat of the end of XIX c.-beginning of – XX c.: its speed record was reached sailing from Australia to England – via 69 days.

Sailboat with the length of 85,34 m, beam 10,97 m, deadweight 2133 tonnes, used to ship tea from China, wool from Australia and jute from the Philippines.

Peculiar competition between



the sailboat *Cutty Sark* and *Termophylae* started namely in Tea and wool routes when *Cutty Sark* used to leave behind its competitor. The interest of captains, ship owners and simple citizen in sailboat races had already reached the betting on what level of sailboat would quicker bring cargo to the port of England of those days.

Cutty Sark sailboat was named after the name of one of the heroes – a young and quick witch dressed in short shirt only – in the epic poem *Tom o'Shanter* written by a Scottish poet Robert Burns.

Out of several hundred sailboats of XVII – XVIII centuries, only this one has remained up till nowadays. As a museum it berths in a dry dock in Greenwich, London since 1957.

In 1938 in Stockholm there was organized the first rally of training sailboats and there was founded North European training sailboats union (it was founded using the example of a prestigious captains' union *Amicale Internationale des Capitaines au Long Course Cap-Horniers* founded in 1936 in France). This initiative was suppressed by war and 10 years after the war the British Admiralty renewed its activities: training sailboats association was founded *Sail Training Association (STA)*, which was substituted in 2002 by a new organization *Sail Training International (STI)*.

In 1956 STA organized a 750 miles regatta from Tor Bay in South England to Lisbon where 22 sailboats from 11 countries took part. The regatta enjoyed great attention and its organizers decided to turn it to a traditional summer festivity taking place every two years. In 1958 in a race from Brest (France) to La Coruna (Spain) there sailed 17 sailboats from 12 countries.

Sail Training Association was in charge of tall ships not to disappear. It was decided to make this regatta not only as sports but also a cultural event popularizing sailing, inducing young people to test their force at sea and strengthening friendship among the amateur and professional sailors of different countries.

Several years later regatta became so popular that they started to organize it all over the world. *The Tall Ships Races* fleet grew up from 22 ships in 1956– to more than 100 lately.

The Tall Ships' Races made a great impact on two global tendencies: foundation of national sail training associations all over the world and appearance of other regattas, holidays and festivities connected with sailing boats. It is said that presently there take place more than 200 marine festivals in Europe annually and the main point of them is – traditional sailing boats. But the most significant of them there remains *The Tall Ships Races*.

In 2002 the newly founded organization *Sail Training International (STI)* unites more than 20 national organizations in such countries as Australia, Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Italy, Latvia, Holland, Norway, Poland, Portugal, Russia, Spain, Sweden, USA, Great Britain and others. Lithuania yachting association was accepted to this international family in 2007. STI regatta *The Tall Ships Races* is organized each year but in different seas, but all of them take place in three stages among four ports of different countries. The main prize of the regatta for which compete the crew of each ship is a silver model of a sailboat *Cutty Sark* which is a symbol of the goal of the regatta – cooperation and friendship among the people making the crews of the ships.

The first traditional stage of the regatta *The Tall Ships' Races* – is a race between two ports, the second

– free sailing to the other port during which there is no racing but they change with the crew members, the third stage – is a competition to the last port. In each port receiving sailboats there takes place a 4 day holiday: meetings, receptions, concerts, and ceremony of awards, sports competitions and other events. The culmination of the receiving city event is the crew parade along the city streets and a sailboats parade leaving the port and sailing out into the sea. Any type and age sailboats may take part in the regatta (longer than 9,14 m), and they are divided into several classes: class A – all ships with transversal sails bigger than 40 m (for ex., barkentines, brigs, brigantines and etc.); class B – traditional sailboats shorter than 40 m (usually with gaff sails); class C – modern (Bermuda sails) type ships, smaller than 40 m and without spinnakers; class D – modern sailboats using spinnakers.

The main condition for ships participating in the regatta – no less than half of the crew is to be composed of young people from 15 to 25 years of age. In this way the main goal of STI is reached – to train young people of different nationalities, religions or social layers with the help of yachting, give them new knowledge and the possibility to overcome physical and emotional challenges raised by the sea by working in a team as well as to induce the friendship among the nations.

STI organization was nominated for Nobel Peace prize for these efforts in 2008. ■

Prepared according to the information of „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“



航行方面的历史，浪漫主义和冒险

当

全世界都认真关注气候变化、可持续发展以及环保运输的时候，当国际欧安组织（欧洲安全与合作组织）的活动中严肃提议，拒绝汽车，提议骑自行车或步行前往，不使用污染环境的轮船而使用风动帆船运输的时候，我们认为，今年夏天来克莱佩达港（立陶宛）的大企业货物高层船以及游艇一定会吸引很多关注和艳羨的目光。

图尔库市的荣誉--“2011年的文化高层船舶帆船赛”

在成功举办“2009高船赛”之后，克莱佩达表示将再次准备，以适应今年的帆船舰队。

本世纪初波罗的海航行最令人印象深刻的事件之一 - “2011年的文化高层船舶帆船赛”，将于8月18日至21日在克莱佩达举办。

国际培训组织“国际航行培训”是这个不寻常的“2011年文化高层船舶帆船赛”的组织者，是为了纪念为欧洲文化首都的城市图尔库（芬兰）的这一年。“2011年文化高层船舶帆船赛”将于“2011高船赛”之后举办，并会将船舶的节日活动延长至九月份。

克莱佩达（立陶宛）和格丁尼亚（波兰）愿意联合图尔库（芬兰）的力量，来共同组织比赛。比赛分两个阶段，其目的不仅在于那些是重要的比赛，而且希望这三个城市的文化也借此升温，以及体现接受帆船比赛城市的独创性。高船赛将在克莱佩达开始举行，然后将到图尔库，然后到格丁尼亚。

帆船将在8月18日至21日访问克莱佩达，在8月26日至28日访问图尔库港口，在9月2日至5日访问格丁尼亚。

“高船赛”的历史

帆船赛“高船赛”，较早前被称为“Cutty Sark”，始于1872年。传说中

英国拥有三个主帆的，十九世纪末二十世纪初最快的帆船“Cutty Sark”第一次出行，由澳大利亚驶往达成英国的速度纪录是69天。次帆船长85.34米，横梁10.97米，载重量2133吨。用于从中国运茶，用于从澳大利亚和菲律宾运输羊毛和黄麻。

帆船“Cutty Sark”和“Termophylae”之间的特别比赛正式开始，其比赛路线以“茶和羊毛”路线命名，“卡蒂萨克”在竞争对手之后开始航行。这些船长，船东及一般的市民已经感兴趣帆船比赛，就其发展达到了什么更快的水平以及货物运输到英格兰的港口需要多长时间来打赌。

“Cutty Sark”帆船是根据苏格兰诗人罗伯特彭斯写的史诗“Tomo`Shanter”中一个英雄的名字命名的 – 那是一个年轻和快速只穿着短衬衫的女巫。

在十七至十八世纪的几百条帆船当中，仅这一条船还至今依然存在。它就像一个博物馆，自1957年以后泊于伦敦格林威治干船坞。

1938年在斯德哥尔摩举办的还有第一次训练帆船拉力赛，并成立了北欧帆船培训联盟（它成立于借助了1936年成立于法国的著名的船长联盟“Amicale Internationale des Capitaines au Long Course Cap-Horniers”的例子）。这一举措被长达10年的战争和战后的英国海军新的活动所压制，训练帆船的组织成立了“帆船训练协会”(STA)，2002年改为新



组织“国际帆船训练”(STI)。

1956年STA从南英格兰的结鱼属湾到里斯本举行了一次750英里的帆船赛，共有11个国家的22艘帆船参加。赛船得到高度重视，组织者决定把它作为传统节日，每两年的夏天举行一次。1958年在从布雷斯特（法国）到拉科鲁尼亞（西班牙）的比赛中，有来自12个国家的17条航行的帆船参与。

“帆船训练协会”管理高船赛使之不会消失。会议决定，不仅要将这个帆船赛发展成体育活动，也要作为一种文化活动来普及帆船运动，吸引年轻人，在海上测试他们的力量，加强不同国家业余和专业水手之间的友谊。

几年后帆船赛变得非常受欢迎，以至于他们开始在全世界举办。



1956年“高船赛”船队成长起来的船舶有22条，后来则发展到有100条之多。

“高船赛”对全球趋势产生了两个伟大的影响：国家帆船训练协会的建立，以及出现了许多与航船相关的其他船赛、假日和节日。据悉，目前在欧洲举办的海洋节日有200多个，每年他们的主要重点是 - 传统航行船。其中最重要的仍然是“高船赛”。

2002年，新成立的组织“国际帆船训练”(STI)组织了20多个国家来参与，如澳大利亚、比利时、加拿大、丹麦、芬兰、法国、德国、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、荷兰、挪威、波兰、葡萄牙、俄罗斯、西班牙、瑞典、美国、英国等。2007年，立陶宛帆船帆板运动协会被接纳到这个国际大家庭。

STI帆船赛“高船赛”每年举办，但在不同的海域，它们都是分三个阶段在不同国家的四个港口举行。船员间相互竞争的奖品是银色帆船模型“Cutty Sark”，这是比赛的象征 - 利用航行达到实现的船员之间合作友谊的目的。

第一阶段“高船赛”是传统舞台 - 是两个港口之间的比赛，第二阶段 - 自由航行到其他港口，在这期间没有比赛，但他们变换船组人员，第三阶段的变化 - 是到最后一个港口的竞争。在每一个接收帆船的港口都有4天的假期，其中活动包括会议，接待，音乐会，颁奖，体育比赛以及其他活动和仪式。接收帆船城市的活动高潮是沿城市街道的船员阅兵游行，以及帆船离开港口航行出海。每种类型和年龄的帆船（要超过

9,14米）参与了帆船赛的一部分，它们划分成几类：A类 - 所有船舶航行，横向大于40米（针对前船，三桅船，双桅船，双桅帆船等），B类 - 传统帆船短于40米（通常用鱼叉帆）C类 - 现代（百慕大帆）型小于40米的船舶，非顺风帆；D类 - 使用顺风帆的现代帆船。

帆船赛的参赛船只的主要条件是 - 其中15至25岁的年轻人的数量不低于总船员数的一半。以这种方式，STI的主要目地达成了 - 借助船艇来培养不同民族，宗教与社会层次的年轻人，给他们接触新知识和可能性，克服因团队在海上工作产生的身体和情感上的挑战，以及促使各国之间的友谊。

2008年，由于这些努力，STI组织获得了诺贝尔和平奖提名。 ■

New

Collaboration within the container supply chain

TOC Container Supply Chain Conference | 7–9 June 2011 | Antwerp Expo | Belgium

- Learn about Port Centric Logistics
- Debate with Supply Chain specialists
- Network with leading cargo owners
- Discover live results of GIL research
- Your 3 day business & networking event
- Part of the TOC Europe Conference & Exhibition



Co-located with
TOC
EUROPE
www.toc-events.com

Terminal Operators, Shipping Lines & Shippers can visit the conference for FREE. Register your interest at
www.tocevents-europe.com/vipdelegate

For more information and to book: www.tocevents-europe.com/csc

Organised by:



From:



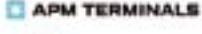
Port Partner:



Sponsors:



Terminal Operator Partners:



Supporter:



ЖУРАЛ

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

International Business Magazine

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

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





ufi
Approved Event

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

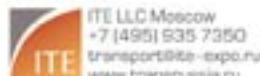
ТРАНСРОССИЯ

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:



Генеральный
информационный партнер:

РНД-партнер

Стратегический
медиа-партнер:

TRANSPORT

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

44 Слово издателя

Быть гражданином мира

Leidėjos žodis

Būti pasaulio piliečiu



46 ОБСЕ – Литва

Паспорт в мир устойчивого транспорта

ESBO – Lietuva

Pasas į stabilaus transporto pasaulį



49 Логистика

Создание прочности цепи поставок для конкурентного преимущества

Logistika

Tvirta tiekimų grandinė didina konkurencingumą



52 Позиция

Гендерный и глобальный мир – мир личностей

Pozicija

Genderinis ir globalusis pasaulis – asmenybių pasaulis

54 Восток-Запад

Казахстанско-европейское стратегическое сотрудничество: Балтийский аспект

Rytai-Vakarai

Kazachstano ir Europos strateginis bendradarbiavimas: Baltijos aspektas



58 «Балтийское море – ворота в Евразию»

Международная конференция 15-16 июня в Клайпеде (Литва)

„Baltijos jūra – vartai į Euraziją“

Tarptautinė konferencija birželio 15-16 dienomis Klaipėdoje (Lietuva)

62 Награждения

«Роза ветров-2011»

Apdovanojimai

«Vėjų rožė 2011»



64 Практика предпринимательства

KLASCO принимает все более крупные суда

Verslo praktika

KLASCO plaukia didesni laivai

68 Грузооборот

Обзор грузооборота в Балтийских портах

Krova

Baltijos uostų krovos apžvalga

70 Международные мероприятия

Tarptautiniai renginiai



76 The Tall Ships Races

История, романтика и приключения под парусами

Istorija, romantika ir nuotykiai po burėmis

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalo „Jūra“ leidžiamas nuo 1935 metų
Leidėjas
UAB Jūrų informacijos centras
Tiražas 8000 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
Grigorjeva, Betty Chen
Korektoriai-stilištai
Regina Tutiniéné, Jelena Listopad

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

Londono
Milda Manomaityté
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@ebizchina.net

Kazachstane, Almatoje
Svetlana Maslenikova
El. paštas: sales@tnnika.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 numerį iliustravo
Michał Nitkowski, Julija Klejvenskaja
Edgaras Valeckas, Vida Borteliénė,
Ina Šidlauskienė, leidinyje panaudotos
OSCE and RQ nuotraukos

Viršelis Dainoros Petreikytės

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvė Vilniuje
Redakcija rankraščių negrąžina ir
nerecenzuoją, 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" (для 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: industria@lesa.kz
Менеджер проекта Юлия Погодина

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
и коммуникаций
Республики Казахстан



Быть гражданином мира

Тема глобального мира почти не сходит с уст на политических и деловых встречах разного уровня.

Она прозвучала и на конференции «TOC Asia», прошедшей в одном из крупнейших портов мира Тяньцзине (Китай), и на недавних, волной прокатившихся по Европе, транспортных мероприятиях в Гданьске, Париже, Праге, Копенгагене.

Шла о ней речь и на ежегодном приеме Ее Величества королевы Великобритании Елизаветы II по случаю Дня содружества. (The Commonwealth Day).

Представители пятидесяти четырех стран Британского Сообщества – священники, деятели искусства, политики и бизнесмены – под сводами Вестминстерского аббатства, называемого центром мировой политики, подтвердили стремление к общим идеям и целям, приемлемым для глобального мира.

Идеи глобализации витали и на 19-м Экономико-экологическом форуме по вопросам развития устойчивого транспорта. Организатор форума – Литва, которая в этом году председательствует в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Мероприятие прошло в стороне от быстрого и напряженного глобального мира, в тихом курортном городке Друскининкай, под сенью литовских лесов. Однако на нем все же бурлили страсти не только из-за будущего всего мира, но и из-за своего двора, своей дороги, своей горы или своего болота, даже если эта дорога и означает международный транспортный коридор, а болото будет размером с море.

Гражданам двух конфронтирующих стран, усаженным за один стол, трудно видеть глобальный мир как общий дом гармонии, согласия и безопасности. Сегодня их мир – лишь небольшой ключок земли, который не удается поделить.

Что же все-таки значит быть гражданином глобального мира?

Наверное, на этот вопрос есть немало ответов и теорий. Один из них – осознавать мир как общий дом, который следует вести мудро, рационально, бережливо, с любовью, пониманием, сочувствием и помощью тому, кто находится рядом.

Ибо в глобальном мире все действительно расположено очень близко.

Это мы со всей очевидностью поняли после постигшей Японию катастрофы, от которой невозможно отгородиться ни государственными границами, ни таможенными заслонами.

Вышедшие из японских портов суда с радиоактивным грузом нежелательны в портах Европы, России, Кореи, Китая и других стран.

Как трагедия этой маленькой страны отразится на экономике большого мира, транспортном бизнесе, а главное – на безопасности и сотрудничестве стран?

Какие рекомендации по этому вопросу предложит ОБСЕ?

Об этом мы напишем в следующем номере журнала.

На прошедшем в Литве форуме ОБСЕ эта тема не обсуждалась. Вопрос не был запланирован. Как не планировались и цунами у берегов Японии, и проникновение радиации в глобальное пространство.

Участвовавший в работе форума японский делегат, поделившийся большой своей страной, не услышал ни одного ободряющего слова от представителей глобального мира, как и Япония пока не дождалась кардинального решения и действий со стороны мира, который больше волнуют, скажем, дела в Ливии.

Или ливийская нефть?

А радиация? Разве она только японская?

Būti pasaulio piliečiu

Globaliojo pasaulio tema beveik nenuoina nuo lūpų įvairiuose politikos bei verslo sambūriuose.

Ji skambėjo viename didžiausių pasaulio uostų Tiandzine (Kinija) vykusioje „TOC Asia“ konferencijoje ir Europoje neseniai nuvilnijusiouose transporto renginiuose Gdanske, Paryžiuje, Prahoje, Kopenhagoje.

Apie ją kalbėta Didžiosios Britanijos Jos Didenybės karalienės Elžbietos II kasmečiamė priėmimė, skirtame Karalystės šalių sandraugos dienos garbei (The Commonwealth Day).

Penkiasdešimt keturių Britų bendrijos šalių atstovai: dvaininkelai, menininkai, politikai ir verslininkai po pasaulio politikos centru vadinais Vestminsterio abatijos slėniais patvirtino siekią bendrų, globaliajam pasauliui priimtinų idėjų ir tikslų.

Globalizacijos idėjos tvyrojo ir Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) šiemet pirmininkaujančios Lietuvos surengtame 19-ajame ekonomikos ir aplinkosaugos forume tvaraus transporto plėtrös klausimais.

Renginyje, vykusiame toli nuo globaliojo pasaulio tempo ir įtampos, Lietuvos girių apsuptyje įsikūrusiame Druskininkų kurorte vis dėlto liepsnojo aistros ne tik dėl pasaulio ateities, bet ir dėl savo kiemo, savo kelio, savo kalno ar savo balos, nors tas kelias reikštų tarptautinį transporto koridorių, o bala būtų jūros dydžio.

Prie vieno stalo pasodintiems dviejų konfrontuojančių šalių piliečiams sunku matyti globalujį pasaulį kaip bendrus darnos, santarvės ir saugumo namus. Šiandien jų pasaulis – tik nedidelis žemės lopinėlis, kurio nepavyksta pasidalinti.

Ką vis dėlto reiškia būti globalaus pasaulio piliečiu?

I ši klausimą tikriausiai yra nemažai atsakymų ir teorijų. Vienas iš jų – pasaulių suvokti kaip bendrus namus, kuriuose tvarkytis privalu išmintingai, racionaliai, taupiai, su meile, suprtingumu, atjauta ir palgalba šalia esančiam.

Nes globalajame pasaulyje iš tiesų viskas yra labai arti.

Tai akivaizdžiai pamatėme po Japoniją ištikusios katastrofos, nuo kurios neįmanoma atsiriboti nei valstybių sienomis, nei muitinių užtvaramis.

Iš Japonijos uostų išplaukę laivai su radioaktyviais krovinių nepageidaujami Europos, Rusijos, Korėjos, Kinijos ir kitų šalių uostuose.

Kaip ši mažytės šalių katastrofa atsiliepus didžiojo pasaulio ekonominėi, transporto verslui, o svarbiausia – šalių saugumui ir bendradarbiavimui?

Kokias rekomendacijas šiuo klausimu pasiūlys ESBO?

Apie tai rašysime kitame žurnalo numeryje.

Lietuvoje vykusiame ESBO forume šia tema nediskutuota. Klausimas nebuvo planuotas.

Kaip ir cunamis prie Japonijos krantų ir radiacijos išsprūdimas į globaliąjį erdvę.

Forume dalyvavęs Japonijos delegatas, pasidalinęs savo šalies skausmu, neišgirdo nė vieno globaliojo pasaulio atstovo palaikymo žodžio, kaip Japonija kol kas nesulaukė kardinalaus sprendimo ir veiksmo iš pasaulio, kuriam labiau yra parūpę, pavyzdžiui, Libijos reikalai.

Ar Libijos nafta?

O radiacija? Ar ji tik Japonijos?

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайтė,
издатель журнала

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Паспорт в мир устойчивого транспорта



Экономико-экологический форум Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), наряду с обычной работой Бюро координатора экономической и экологической деятельности (БКЭД), принято считать мероприятием высокого уровня, способным придать политическую значимость второму из трех измерений ОБСЕ. (Напомним, что первое относится к политико-военным интересам, а третье принято считать человеческим измерением).



Татьяна Гульбас,
корреспондент КазТАГа в странах Балтии,
член Союза журналистов Казахстана



Генеральный секретарь ОБСЕ, посол Марк Перен Бришамбо.

В Друскининкай на 19-й встрече экономико-экологического форума 4-го и 5-го апреля 2011 года речь шла о максимизации экономической эффективности транспорта при минимизации его воздействия

на окружающую среду.

Генеральный секретарь ОБСЕ, посол Марк Перен Бришамбо, во время выступления на открытии встречи обозначил важность экономической и экологической со-

ставляющей транспорта и транспортных транзитных коридоров, предопределив рамки конференции и дискуссии тематикой подготовленных докладов.

Основным стержнем выступлений представителей стран-членов ОБСЕ стали предложения по активизации работы над построением когерентной (синхронной) международной, мультимодальной транспортной сети, с учетом безопасности окружающей среды, экономической эффективности и конкурентно устойчивой системы национальных экономик.

Были затронуты также вопросы экологии, предложены методы и технологии по снижению энергозатрат в транспортной составляющей, через передовые практические наработки, которые были озвучены в докладе представителя США при ОБСЕ господжи Урфа Ка-дри.

«Пришло время получить паспорт в мир устойчивого транспорта», - так обобщил текущие задачи посол по вопросам энергетической и транспортной политики Министерства иностранных дел Литовской Республики господин Витаутас Наудужас.

Оформление символического паспорта в мир транспорта необходимо начать на национальном уровне, приняв во внимание межрегиональную гармонизацию для свободного пересечения трансграничного сотрудничества. Роль местных органов власти в содействии по эффективному использованию транспортных ресурсов была отмечена особо.

В каких случаях таможня «дает добро» на облегчение международных наземных перевозок, а по какому поводу сомневается, на третьем заседании во второй день поделились опытом межведомственного сотрудничества Беларусь, Азербайджан и Украина.

Заданный Казахстаном темп реализации принятых ОБСЕ стратегий



и программ по развитию транспорта, безопасности и экологии определил векторы направлений ее дальнейшей работы на экономическом пространстве Евразии.

Анализируя предыдущий опыт развития трансграничных транспортных систем с позиций их доступности для государств, не имеющих выходов к внешним морям (портам), Энтони Пирс, старший советник проектов по развитию логистических узлов в Центральной Азии и посол по вопросам энергетической и транспортной политике МИД Литовской Республики призвали максимально использовать опыт передовых государств ОБСЕ. В том числе и по развитию международных транспортных систем, объединяющих национальные транспортные компании и портовые структуры, чтобы на их базе стало возможным исполнение проектов по созданию сухопутных портов в центре прохождения международных транзитных коридоров по Казахстану.

Решение Совета министров иностранных дел (СМИД) ОБСЕ 2006 года о «Будущем транспортном диалоге» в 2011 году получило «Пощрение совместных действий и сотрудничества в области устойчивого развития энергетики и транспорта».

Ведь именно так была обозначена тема апрельской встречи ОБСЕ в Друскининкай.

Pasas į stabilaus transporto pasaulį

Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) ekologijos ir ekonomikos forumas kartu su įprastu ekonominės ir ekologinės veiklos koordinavimo biuro (EEVKB) darbu vadinamas aukšto lygio renginiu, suteikiančiu politinę reikšmę antrajai iš trijų ESBO dimensijų.

(Priminsim, kad pirmoji dimensija yra politiniai ir kariniai interesai, o trečiąjį įprasta vadinti žmogiškuoju veiksniu.)

Tatjana Gulbas

KazTAG-o korespondentė Baltijos šalyse, Kazachstano žurnalistų sąjungos narė

9-ajame ekonomikos ir ekologijos forume, kuris vyko Druskininkuose 2011 m. balandžio 4-5 dienomis, buvo kalbama apie galimybę maksimaliai padidinti transporto ekonominį efektyvumą ir kartu iki minimumo sumažinti jo neigiamą poveikį aplinkai.

ESBO generalinis sekretorius, ambasadorius Markas Perenas Brishambo, pradėdamas forumą, savo kalboje pabrėžė, kad transporto ir tranzito koridorų veiklos aptarimas ESBO konferencijoje bei diskusijose pasaulio valstybėms turi didžiulę ekonominę ir ekologinę reikšmę.



Visų ESBO šalių atstovų pasiskymų pagrindas buvo siūlymai suaktyvinti synchroninio tarptautinio, multimodalaus transporto tinklo plėtrą, atsižvelgiant į aplinkos apsaugą, ekonominį efektyvumą ir nacionalinių ekonomikų konkurencinį stabiliumą.

Diskutuojant ekologijos klausimais, buvo pasiūlyta metodų ir technologijų energijos saūaudoms transporte mažinti per pažangius praktinius projektus, kuriuos savo pranešime pristatė Jungtiniai Amerikos Valstijų atstovė prie ESBO ponija Urfa Kadri.

„Atėjo metas gauti pasą į stabilaus transporto pasauly”, - taip dabartinius Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos uždavinius apibendrino Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos ambasadorius energetikos ir transporto politikos reikalams Vytautas Naudužas.

Simbolinio paso į stabilaus transporto pasauly įforminimą reikia pradėti tautiniu lygiu, atsižvelgiant tarpregioninį bendradarbiavimą dėl laisvo sienos kirtimo. Buvo ypač pažėtas vietinių valdžios organų vaid-

muo efektyviai naudojant transporto išteklius.

Kokias atvejais muitinė sutinka palengvinti tarptautinius gabenumus sausuma, o kada ima abejoti, trečiąjame posėdyje antrą konferencijos dieną tarpžinybinio bendradarbiavimo patirtimi pasidalijo Baltarusija, Azerbaidžanas ir Ukraina.

Kazachstano pademonstruotas ESBO priimtu transporto plėtros, saugumo ir ekologijos strategijų ir programų realizavimo tempas nubrėžė pagrindines tos veiklos kryptis Eurazijos ekonominėje erdvėje.

Apibendrindami forumo darbą, analizuodami ankstesnį tarpvalstybių transporto sistemų plėtros patirtį, jų prieinamumą valstybėms, neturinčioms vidaus jūrų (uostų), Entonis Pirsas, vyresnysis logistikos mazgų Centrinėje Azijoje plėtros projektų patarėjas, ir Vytautas Naudužas, Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos energetikos ir transporto politikos reikalų ambasadorius, paragino maksimaliai pasinaudoti pirmaujančių ESBO valstybių patirtimi. Taip pat ir tarptautinių transporto sistemų, jungiančių nacionalines transporto kompanijas



ir uostų struktūras, plėtojimo srityje, kad jų bazėje būtų galima igyvendinti sausumos uostų tarptautiniuose transporto koridoriuose, praeinančiuose per Kazachstaną, kūrimo projektus.

ESBO užsienio reikalų ministerijos tarybos 2006 metų sprendimas „Dėl būsimojo transporto dialogo” 2011 metais paskatino bendrus veiksmus ir bendradarbiavimą energetikos ir transporto stabilios plėtros srityje.

Būtent tokia ir buvo balandžio ESBO susitikimo Druskininkuose tema. ■



Создание прочности цепи поставок для конкурентного преимущества

Продолжающая глобализация торговли и коммерции приводит к многогранным бизнес-сценариям, включая более сложные «экосистемы цепи поставок». Эта сложность, находящаяся в контексте постоянно меняющегося мира, представляет большие элементы нестабильности и уязвимости нашим мировым цепям поставок.



Марк Миллар

Риск цепи поставок становится всё более распространённым и, следовательно, создание прочности станет ключевым источником конкурентного преимущества.

Подобный риск обычно относится к деятельности, ролям и участникам во внутренней среде экосистемы цепи поставок, это является причиной нарушений регулярной функции и производительности цепи поставок.

Однако риск цепи поставок также возникает из-за событий, которые являются причиной проблем во внешней среде. Данные нарушения, обычно непредвиденные, являются причиной массивного и моментального ущерба для экосистем цепи поставок. Подобные нарушения обычно являются заголовком захватывающих событий, зачастую с трагическими последствиями, например, трагедия 2011 г. в Японии.

Анализ подобных нарушений станет предметом следующей статьи.

Данная статья фокусируется на риске в экосистеме цепи поставок

и обрисовывает четырехколонную основу, через которую создаётся прочность цепи поставок.

Риски цепи поставок – общие и широко распространенные

Цепи поставок, которые когда-то были местными или региональными, сейчас являются поистине глобальными и стали показательно более сложными – сегодняшние цепи поставок являются многослойными, взаимосвязанными экосистемами с многочисленными зависимостями среди многих участников. Следовательно, наши экосистемы цепи поставок стали более изменчивыми и уязвимыми, и таким образом мы нуждаемся в создании прочности для конкурентного преимущества.

Как мы можем определить риск цепи поставок?

Словарное определение слова «риск» – «фактор, вещь, элемент или направление, затрагивающее конкретную опасность». Совет лидеров риска цепи поставок (Supply Chain Risk Leadership Council (SCRLC) принимает определение «риск» как «любой фактор или событие, которое может материально разрывать цепь поставок в одной компании или распространяться по нескольким компаниям». Лично я предпочитаю сжатое определение из источника инновационного блога (Sourcing Innovation Blog): «Если вы на это рассчитываете, это – риск!».

Имея это в виду, можем видеть, каким общим и широко распространенным является риск не только в наших организациях, но и между всеми другими участниками среди экосистемы цепи поставок. Примеры подоб-



ного риска включили бы в себя нехватку компонентов, поломку товаров или транспорта, сбой поставщиков, дефекты качества, неисправность систем, колебание цен, оперативные поломки и мешенничество.

Важно также отметить, что чайлибо вид риска во многом зависит от того, где и в каких функциях это сидит внутри экосистемы цепи поставок.

Например, финансовый менеджер может иметь другое мнение о риске цепи поставок, нежели менеджер логистики или менеджер по закупкам. К тому же поставщик компонентов может иметь другое мнение о риске цепи поставок, нежели продавец в розничной торговле. Тем не менее все они – участники и акционеры в одной экосистеме цепи поставок, в которой риск является распространенным и, возможно, влияет на множество участников.

Предотвращение против готовности

Центр транспорта и логистики (CTL) произвел исследование, которое определило, что 54% респондентов считают предотвращение риска более важным, чем готовность к реагированию, в то время как 16% считают готовность к реагированию более важной, и 30% одинаково оценивают важность. Одна из причин этого – то, что легче определить пре-

дотвратимый риск, чем определить потенциально необходимое реагирование из бесконечного списка нарушений.

Прочность готовится и дает больше возможностей для регулирования риска в рамках цепи поставок. Низкий уровень внимательности, который был обусловлен готовностью к реагированию, может быть связан с медленным восстановлением мировой экономики с 2008 г. Если хорошо чувствовать, то механизмы реагирования были бы разработаны в экосистеме цепи поставок, а не ожидалось бы быстрое восстановление.

Развивающаяся прочность в экосистемах цепи поставок

Четырехколонная основа развития прочности в экосистеме цепи поставок основана на следующих четырех компонентах: наглядность, сотрудничество, гибкость и скорость.

Данные колонны предоставляют значение и механизмы реагирования, которые поддерживают готовность управлять риском цепи поставок.

Для того, чтобы понять проблему, она должна быть наглядной. Развитие наглядности – это процесс, объединяющий технологию и сотрудничество. Технология находится на такой продвинутой ступени, что мы можем увидеть ➤

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.Симпсоной13, LT-00135,Паланга, Литва
Тел: +370 460 52238, факс: +370 460 48356, эл. почта: info@rivastar.lt
JSimpsono Str. 13, LT-00135 Palanga, Lithuania
Tel: +370 460 52238, fax: +370 460 48356, e-mail: info@rivastar.lt

www.rivastar.lt

и измерить виртуально каждый аспект цепи поставок. Однако, чтобы быть использованным эффективно, доступными технологиями, нужно с откровенностью и доверием использовать совместное партнерство вверх и вниз по цепи поставок. Наглядность даёт возможность компаниям иметь систему раннего предупреждения, которая предупреждает об опасности соответствующих участников, когда события отступают от плана.

Вместе с ростом сложности экосистем цепи поставок сотрудничество становится более важным. Сотрудничество – открытый и кооперативный обмен информацией с учредительными партнерами. Для успешного сотрудничества, в дополнение к интеграции технологий, важно иметь менеджеров, представляющих усердно работающих над созданием организованных отношений партнеров, чтобы менеджеры были индивидуально и коллективно ответственны за совместные проекты. Подобные отношения должны поддерживаться на протяжении спадов, чтобы, когда случится подъем, крепкая связь между компаниями всё ещё оставалась.

Гибкость – другая колонна в основе создания прочности цепи поставок. Быть гибким значит реагировать на изменения, быть легко приспосабливающимся – например, имея альтернативные источники поставок, готовые предоставить их за короткие сроки. Другой пример – иметь соответствующую гибкость в инфраструктуре и ресурсах, чтобы отвечать на колебания спроса.

С гибкостью связана «необходимость скорости» для того, чтобы запустить механизмы быстрого реагирования. Торговля и коммерция сейчас движутся с цифровой скоростью, и таким образом ключевой компонент основы прочности цепи поставок – быть в состоянии действовать со скоростью при принятии решений и мер. Это значит быть решимым в принятии решений и в состоянии быстро реагировать на изменения на рынке, включая изменения потребностей клиента, возможности поставщика и нужды работника. Наглядность позволяет понимать проблемы, необходимо действовать быстро в оценке, принятия решения и применении корректирующих действий. Один способ поддер-

жать скорость в решении и действии – соответствовать ответственности и авторитету в организации на том же уровне.

Рассматриваемое дело — Аэробус

Все компании в АМР Топ 25 цепи поставок в списке имеют программы прочности поставок. В докладе Северной Америки о прочности цепи поставок 2010 (North American Supply Chain Resilience Report 2010) некоторые исследованные компании уже предприняли шаги к улучшению прочности цепи поставок. Более интересно, что некоторые из этих компаний уже видят доход от своих инвестиций, с тремя лучшими преимуществами предоставленными поставщиками в докладе, улучшая наглядность по всей цепи поставок, сотруднича с поставщиками и повышая эффективность своей логистики и поставщиков.

Хорошим примером является Аэробус. Для повышения общей наглядности Аэробус создал умное индикационное решение, способное обнаружить, когда входящие грузы отклоняются от своих намеченных путей. По мере того, как части движутся от складируемого инвентаря поставщиков в сборочный конвейер, они перемещаются в смарт-контейнерах, снабженных RFID ярлыками, содержащими важную информацию. На каждом важном этапе предоставляются эти ярлыки. Если грузы приходят не в то место или не имеют правильных частей, система оповещает работников о необходимости устранить проблему до того, как она нарушит производство. Решение Аэробус значительно уменьшило количество инцидентов и серьёзность ошибки в доставке частей, а также расходы, связанные с их исправлением.

Выводы

По мере того, как наши экосистемы цепи поставок становятся более уязвимыми, риск становится более распространенным.

Принятие данной основы, объединяющей наглядность, сотрудничество, гибкость и скорость, поможет организациям создать прочность цепи поставок, которая, в свою очередь, будет управлять конкурентным преимуществом.



Tvirta tiekimų grandinė didina konkurencingumą

Besitęsianti prekybos ir komercijos globalizacija skatina kurti verslo scenarijus, taip pat ir sudėtingesnes „tiekimų grandinės ekosistemas“. Tas sudėtingumas kontekste su nuolat kintančiu pasauliu pasireiškia mūsų pasaulinių tiekimo grandinių nestabilumu ir pažeidžiamumu.

Markas Milaras

Tiekimo grandinės rizika kaskart didėja, vadinasi, sudaryti stabilumą yra pagrindinis konkurencinio pranašumo šaltinis.

Tokia rizika dažniausiai priskiriama dalyvių veiklai ir vaidmenims tiekimų grandinės ekosistemoms viduje, ji atsiranda dėl tiekimų grandinės reguliarios funkcijos ir našumo sutrikimų.

Tačiau tiekimų grandinės rizika atsiranda ir dėl įvykių, kuriuos sukelia išorinės aplinkos problemos. Tie sutrikimai, dažniausiai nenu-spėjami, yra masyvios ir momentinės tiekimų grandinės ekosistemų žalos priežastis. Tokius sutrikimus dažniausiai sukelia grandioziniai įvykiai su tragedijomis pasekmėmis, kaip, tarkim, tragedija Japonijoje. (Tokius pažeidimus ir sutrikimus aptarsime kito numerio straipsnyje.)

Tiekimų grandinės rizikos formos – bendros ir plačiai paplitusios

Tiekimų grandinės, kurios kažkada buvo vietinės arba regioninės, dabar yra tikrai globalios ir kur kas sudėtingesnės – dabartinės tiekimų grandinės yra daugiausluoksnės, ekosistemomis susietos tarpusavyje su daugeliu grandinės dalyvių. Vadinasi, tiekimų grandinės ekosistemos tapo labiau permanentinos ir jautresnės, todėl konkurenciniam pranašumui mums reikia sukurti tvirtą tiekimų grandinę.

Kaip galima nustatyti tiekimo grandinės riziką?

Žodžio „rizika“ tiesioginė reikšmė – „veiksny“; dalykas, elementas arba kryptis, sukelyantys konkretną pavoju. Tiekių grandinės rizikos

lyderių taryba (Supply Chain Risk Leadership Council – (SCRLC)) vertina tam tikrą riziką kaip „bet kokį veiksnį arba įvykį, kuris gali materialiai nutraukti tiekimų grandinę vienoje kompanijoje arba išplisti keliose kompanijose“. Man asmeniškai labiau priimtinias posakis: „Jeigu jūs šito tikitės, tai – rizikal!“

Todėl galime pamatyti, kokia ir kaip paplitusi yra rizika ne tik mūsų organizacijose, bet ir tarp visų kitų tiekimų grandinės ekosistemų dalyvių. Tokios rizikos pavyzdžiai galėtų būti komponentų trūkumas, prekių sugadinimas, tiekėjų ne-punktualumas, kokybės defektai, transporto, sistemų gedimas, prekių kainų svyrapimas, operatyviniai gedimai ir sukčiavimas.

Taip pat svarbu pažymėti, kad kažkieno rizika labai priklauso nuo to, kur ir kokiomis funkcijomis tai glūdi tiekimų grandinės ekosistemoje. Pavyzdžiu, finansų vadovybės ninkas gali turėti kitokią nuomonę apie tiekimų grandinės riziką, negu logistikos arba pirkimų vadovybininkas. Be to, komponentų tiekėjas gali turėti kitokią nuomonę apie tiekimų grandinės riziką nei mažmeninės prekybos pardavėjas.

Vengti rizikos ar jai ruoštis?

Transporto ir logistikos centras (TLC) atliko tyrimus ir nustatė, jog 54 proc. respondentų mano, kad užkirsti kelią rizikai daug svarbiau negu ruoštis i ją reaguoti, kai tuo tarpu 16 proc. mano, kad svarbiau ruoštis i ją reaguoti, ir 30 proc. respondentų abiejų svarbą vertina vienodai. Viena to priežasčių – tai, kad lengviau nustatyti išvengtinę riziką, negu potencialiai būtiną reagavimą iš daugybės pažeidimų sąrašo.

Tinkamas pasiruošimas suteikia daugiau galimybų reguliuoti riziką pačioje tiekimų grandinėje. Atidomo stoka gali būti susijusi su lėtai

atsikuriančia ekonomika nuo 2008 metų.

Stiprinti stabilumą tiekimų grandinės ekosistemose

Tiekimų grandinės ekosistemos stabilumo stiprinimo keturių kolonų pamatai grįsti keturiais komponentais. Tai – akivaizdumas, bendradarbiavimas, lankstumas ir sparta.

Šios pagrindinės kolonus pertekliai reagavimo reikšmę ir mechanizmus, kurie palaiko pasirengimą valdyti tiekimų grandinės riziką.

Norint suprasti problemą, ji turi būti akivaizdzi. Akivaizdumo plėtojimas – tai procesas, jungiantis technologiją ir bendradarbiavimą. Technologija jau yra tokio lygio, kad mes galime išvysti ir išmatuoti virtualiai kiekvieną tiekimų grandinės aspektą. Tačiau efektyvumui sustiprinti reikia prieinamomis technologijomis atvirai ir su pasitinkamais kiekvienais tiekėjais.

Didėjant tiekimų grandinės ekosistemų sudėtingumui, bendradarbiavimas tampa labai svarbiu aspektu.

Bendradarbiavimas – atviras ir kooperatyvus pasikeitimasis informacija su partneriais. Kad jis būtų sėkmingesnis, svarbu turėti uolius vadovybinkus, organizuojančius partikimus partnerių santykius, vadovybinkus, kurie individualiai ir kolektiviai būtų atsakingi už bendrus projektus. Tokius santykius būtina užmegzti nuosmukių laikotarpiu, kad prasidėjus kilmui tarp kompanijų vis dar išliktų tvirtas ryšys.

Lankstumas – kita kolona tiekimų grandinės patvarumui išlaikyti. Būti lanksčiu, vadinasi, reaguoti į pokyčius, lengvai prisitaikyti, pavyzdžiu, turėti alternatyvių tiekimo šaltinių. Kitas pavyzdys – būti pakankamai lanksčiam jūsų infrastruktūroje ir ištekliuose, kad būtų galima atsakyti į paklausos svyrapimuisi.

Su lankstumu susijusi sparta, kuri būtina greito reagavimo mechanizmams paleisti. Prekyba ir

komercija dabar juda skaitmeniniu greičiu ir todėl tiekimų grandinės patvarumo esminis komponentas yra sparta, reikalinga skubiai imtis priemonių priimant sprendimus. Tai reiškia sparčiai reaguoti į rinkos pokyčius, klientų poreikius, tiekėjų galimybes ir darbuotojų reikmes.

Tiekimų grandinėje – aerobusas

Visos kompanijos tiekimų grandinėje savo sąrašuose turi tiekimų grandinės stiprinimo programas. Šiaurės Amerikos pranešime apie tiekimų grandinės 2010 m. tvirtumą (North American Supply Chain Resilience Report 2010) sakoma, kad kai kurios ištirtos kompanijos jau ēmési priemonių tiekimo grandinėlių tvirtumui stiprinti. Įdomu, jog kai kurios šių kompanijų jau mato pajamas iš savo investicijų, gerindamos akivaizdumą visoje tiekimų grandinėje, bendradarbiaudamos su tiekėjais ir didindamos savo logistikos efektyvumą.

Geras pavyzdys yra Aerobusas. Bendram akivaizdumui pagerinti Aerobusas sukūrė protinę indikacinę sprendimą, padedantį aptiki tokią padėtį, kai įvežamai kroviniai nukrypsta nuo savo užsibrėžtų kelių. Panašiai kaip sudedamosios dalys nuo tiekėjų sandėliuojamo inventoriaus keliauja į surinkimo konvejerį, taip ir kroviniai gabemai vadinais išmaniaisiais (smart) konteneriais, paženklintais RFID ženklais su svarbia informacija. Kiekviename svarbiame etape skaitytojai gauna tuos ženklus. Jeigu kroviniai ateina ne į tą vietą arba neturi reikalingų dalių, sistema informuoja darbuotojus, kad būtina pašalinti problemą, kol ji dar nesutrikdė gamybos. Aerobuso sprendimas gerokai sumažino incidentų ir rimtų klaidų skaičių, taip pat ir išlaidas, susijusias su tų klaidų ištaisymu.

Išvada

Kadangi mūsų tiekimų grandinės ekosistemos darosi vis pažeidžiamesnės, tai ir rizikų kaskart daugėja. Pasitelkios akivaizdumą, bendradarbiavimą, lankstumą ir spartą, organizacijos galés sudaryti tvirtą tiekimų grandinę, kuri savo ruožtu valdys konkurencinį pranašumą.

Гендерный и глобальный мир – мир личностей

«Обязанность по управлению глобальным экономическим и социальным развитием, а также устранению угроз международному миру и безопасности должна разделяться между народами мира и осуществляться на многосторонней основе».

Декларация тысячелетия.

Утверждена Генеральной Ассамблей ООН 8 сентября 2000 года.

Валерий Гульбас,
советник администрации президента Республики Казахстан по экономическим вопросам

Авторитетные политические и общественные структуры, во главе которых стоят Совет Безопасности ООН, Европейское экономическое сообщество, Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе и RCS (Royal Commonwealth Society), в своих программных документах отразили современное состояние человечества и его проблемы, которые принципиально отличаются от проблем ушедшего в историю поколения.

Наш современный мир, большие и малые государства ощущали уровень и качество социальных перемен через объединяющие политические, экономические и информационные связи, которые способствуют дальнейшему развитию цивилизации в рамках глобального мира.

Подводя фундамент под международные политические программы в формате мирового сообщества, предстоит еще предпринять серьезные усилия, чтобы современное человечество реально осознано себя именно таким сообществом. Чтобы солидарно реагировало на глобальные природные катаклизмы и масштабные техногенные ката-



Верховный вождь Те Моли Venaos-Goiset mol Saken Вице-президент Королевского общества Содружества Вануату и Валерий Гульбас.

строфы, обеспечивая дальнейшее развитие цивилизации. Чтобы большие и малые государства и их народы были участниками глобальной реальности.

В провозглашенной ООН - «Декларации тысячелетия» сказано: Мы считаем, что главной задачей, стоящей перед нами сегодня, является обеспечение того, чтобы глобализация стала позитивным фактором для всех народов мира. Мира, в котором ни один человек и ни одна страна не должны лишаться возможности пользоваться благами развития. Должно быть гарантировано равенство прав и возможностей мужчин и женщин».

Практическое решение поставленной задачи нашло отражение в резолюции № 1820 Совета Безопасности ООН «Женщины, мир и безопасность». Европейское Экономическое Содружество во второй статье Договора о создании ЕС приняло решение: «Продвижение гендерного равенства является одной из целей Европейского Содружества».

Гендерная архитектура нашла свое отражение и в программных документах ОБСЕ, в том числе, и в документах международной конференции «Стратегия-2020, новые возможности для женщин», которая проходила в Астане

не, центре ОБСЕ 2010 года. Создание в Вильнюсе «Европейского института гендерного равенства» также будет содействовать решению этих вопросов.

RCS (Royal Commonwealth Society) – организация, основанная в 1869 году, объединяет 54 государства развитых и развивающихся стран на разных континентах. На территории стран Британского сообщества проживает два миллиарда человек.

Каждый год, во второй понедельник марта, Королева Великобритании Ее Высочество Елизавета Вторая устраивает прием в Вестминстерском аббатстве в честь Дня Королевского общества содружества (The Commonwealth Day).

В нынешнем году тема для докладов на этом мероприятии была созвучна столетию празднования 8-го марта: «Женщины – агенты перемен современного мира». Мира рождения новых ярких личностей.

Королева Великобритании в своем выступлении в Вестминстерском аббатстве сказала: «2011 году Содружество отмечает важную роль, которую играют женщины во всех сферах жизни, в каждой стране содружества – от богатых до бедных районов, на всех континентах, морях и

океанах».

В «Декларации тысячелетия», утвержденной Генеральной Ассамблее ООН 8 сентября 2000 года, обязанности по управлению глобальным экономическим и социальным развитием возложены на политиков и граждан каждого отдельного государства с целью определиться и осознать свое место в мировом сообществе. Для будущего развития небольших континентальных и островных государств современной политической карты мира им крайне важно самим определить свое место в интегральном образе глобального мира. Проблемы и будущее таких государств южной части Тихого океана, как Фиджи, Вануату, Тонга, отражено в статье 17 «Декларации тысячелетия», где озвучено: «Мы также твердо намерены решать проблему особых потребностей малых островных развивающихся государств путем осуществления Барбадосской программы действий и решений двадцать второй специальной сессии Генеральной Ассамблеи оперативно и в полном объеме. Мы настоятельно призываем международное сообщество обеспечить, чтобы при разработке показателя уязвимости, учитывались особые потребности малых островных развивающихся государств».

Определение позиций таких государств в мировом рейтинге и в табеле о рангах в большой степени сейчас зависит от их лидеров и политиков, их экономических программ и прогнозов на будущее развитие, чтобы эти страны стали привлекательны для мировых инвесторов и крупных международных корпораций.

Наш современный глобальный, гендерный мир дает возможность признать личность и ее историческую роль. «История показывает, что ординарные благородные расчеты могут быть изменены экстраординарными людьми».

Слова доктора Генри А. Киссинджера очень удачно отражают суть современного философского постулата, в котором делается вывод, что единство народа требует духовно-волевого воплощения – единого центра, персоны, с выдающимся умом и опытом. Независимо от того, будет ли это мужчина или женщина. ■



Genderinis ir globalusis pasaulis – asmenybių pasaulis

„Prievolę valdyti globaliają ekonominę ir socialinę raidą, taip pat šalinti grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui turi pasidalinti pasaulio tautos ir įgyvendinti ją daugiašaliu pagrindu”.

Tūkstantmečio deklaracija. Patvirtinta JT Generalinėje Asamblejoje 2000 m. rugėjo 8 d.

Valerijus Gulbas

Kazachstano Respublikos prezidento administracijos patarėjas ekonomikai



„Sandraugos dienos 2011“, kurios tema buvo „Moterys – pokyčių agentės“, šventimas Vestminsterio abatijoje Londonie, dalyvaujant Jos Didenybei karalienei Elžbietai II ir Jo Karališkajai Aukštybei Edinburgo hercogui.

© http://www.flickr.com/photos/48001336@N08/sets/72157626266283590/

Autoritetingos politinės ir visuomeninės struktūros, kurių priešakyje yra JT Saugumo Taryba, Europos ekonominė bendrija, Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacija ir RCS (Royal commonwealth society), savo programiniuose dokumentuose atspindėjo dabartinę žmonijos būseną ir jos problemas, kurios iš esmės skiriasi nuo istorijon nuėjusių kartų problemų.

Dabartinis mūsų pasaulis, didžiosios ir mažosios valstybės patyrė socialines permainas ir jų kokybę per politinius, ekonominius ir informacinius ryšius, kurie skatina globaliojo pasaulio civilizacijos raidą.

Kuriant pasaulio sandraugos tarptautines politinės programas, reikia dar daug nuveikti, kad dabartinė žmonija realiai įsisąmonintų esanti tokia sandrauga. Kad galėtų solidariai reaguoti į globalius gamtos kataklizmus ir didžiules technologinės katastrofes ir užtikrintų tolesnę civilizacijos raidą. Kad didžiosios ir mažosios valstybės, jų tautos būtų globalios realybės dalyvės. Jungtinė Tautų paskelbtoje „Tūkstantmečio deklaracijoje“ sakoma: „Mes manome, kad dabar pagrindinis mūsų uždavinys yra užtikrinti, kad globalizacija taptų pozityviu veiksniu visoms pasaulio tautoms. Pasaulio, kuriame nė vienas žmogus, nė viena šalis negali netekti galimybės naudotis civilizacijos raidos gėrybėmis. Turi būti garantuotos vienodos vyrų ir moterų teisės bei galimybės“.

Šios užduoties praktinis sprendimas atspindi JT Saugumo Tarybos rezoliucijoje Nr.1820 „Moterys, pasaulis ir saugumas“. Europos ekonominė sandrauga Sutarties dėl ES įkū-

rimo antrajame straipsnyje priėmė sprendimą: „Genderinės lygibės siekis – vienas Europos sandraugos tikslų“.

Genderinė (lyčiu) architektūra atispindėjo ir ESBO programiniuose dokumentuose, taip pat ir tarptautinės konferencijos „Strategija 2020, naujos moterų galimybės“, kuri vyko 2010 metais Astanoje, ESBO centre. Tuos klausimus padės spręsti ir Vilniuje įkurtas Europos genderinės lygibės institutas.

RCS (Royal Commonwealth Society) – organizacija, įkurta 1869 metais, vienija 54 valstybes, išsivysčiusias ir besivystančias šalis įvairiuose žemynuose. Britų sandraugos šalių teritorijoje gyvena du milijardai žmonių. Kasmet antrajį kovo pirmadienį Didžiosios Britanijos karalienė Jos Didenybė Elžbieta Antroji rengia priėmimą Vestminsterio abatijoje Karalystės sandraugos visuomenės garbei (The Commonwealth Day).

Šiemet pranešimo tema tame renginyje buvo susieta su Kovo 8-osios šventės šimtmeciu ir skambėjo taip: „Moterys – dabartinio pasaulio permainų agentės“. Pasaulio, kuriame gimė naujos ryškios asmenybės.

Didžiosios Britanijos karalienė Vestminsterio abatijoje kalbėjo: „2011 metais sandrauga pažymi svarbų moterų vaidmenį visose gyvenimo sferose, kiekvienoje sandraugos šalyje – nuo turtingų iki skurdžių rajonų, visuose žemynuose, jūrose ir vandenynuose“.

„Tūkstantmečio deklaracijoje“, kurią 2000 m. rugėjo 8 d. patvirtino JT Generalinė Asambleja, nurodyma, kad valdyti globaliąjį ekonominį ir socialinę raidą privalo kiekvienos valstybės

politikai ir piliečiai, kad suvoktų ir įsisąmonintų savo vietą pasaulio sandraugoje. Nedidelėms dabartinio pasaulio politinio žemėlapio žemynų ir salų valstybėms labai svarbu pačioms surasti savo vietą globaliajame pasaulyje. Tokiu Ramiojo vandenyno pietinės dalies valstybių, kaip Fidžis, Vanuatu, Tonga, problemas ir ateitį atspindi „Tūkstantmečio deklaracijos“ 17-asis straipsnis, kuriame sakoma: „Mes taip pat tvirtai ketiname spręsti mažųjų besivystančių salų valstybių ypatingu poreikių problemas, įgyvendindami Generalinės Asamblėjos dvidešimt antrosios specialiosios sesijos sprendimus ir Barbadoso veiksmų programą. Primytinai raginame tarptautinę sandraugą atkreipti dėmesį į mažųjų besivystančių salų valstybių ypatingus poreikius“.

Tokių valstybių pozicijos pasaulio reitinge ir rangų tabelėje priklauso nuo jų lyderių ir politikų, jų ekonominės programų ir ateities prognozių, kad tos šalysaptų patrauklos pasaulio investuotojams ir didžiosioms tarptautinėms korporacijoms.

Mūsų dabartinis globalusis, genderinis pasaulis suteikia galimybę pripažinti asmenybę ir jos istorinį vaidmenį. „Istorija rodo, kad ordinarius protinges skaičiavimus gali pakeisti ekstraordinarūs žmonės“.

Daktaro Henrio A.Kisindžerio žodžiai labai taikliai atspindi esmę dabartinio filosofinio postulato, kuriuo daroma išvada, kad tautos vienybė reikalauja dvasinio ir valingo įkūnijimo – bendro centro, personos, pasižymintios protu ir patirtimi. Ir nesvarbu, ar tai bus vyras, ar moteris.



Казахстанско-европейское стратегическое сотрудничество: Балтийский аспект

С первых лет независимости руководство Республики Казахстан определило внешнеполитическую стратегию государства как «курс на многовекторность».

Тулеутай Сулейменов,
директор Института дипломатии Академии государственного управления при Президенте РК, Чрезвычайный и Полномочный посол РК, профессор

На сегодняшний день многовекторный курс Казахстана все более наполняется реальным содержанием, что свидетельствует о появлении в регионе Центральной Азии нового, самостоятельного субъекта, успешно проводящего независимую и сбалансированную международную политику.

Ярким подтверждением тому является единогласный выбор Казахстана в качестве председателя Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в 2010 году и Организации исламской конференции (ОИК) в 2011 году. Руководство международными организациями, представляющими практически все имеющиеся глобальные центры силы, включая Россию, Китай, США, Европейский союз и исламский мир, указывает на способность Казахстана вести эффективный диалог и находить взаимопонимание с разными и часто разнонаправленными субъектами международной политики. В этой связи очевидно признание за республикой роли связующего звена в культурно-политическом диалоге между Востоком и Западом, Азией и Европой, исламом, буддизмом и христианством.

Во внешней политике Казахстана придается особое значение сотрудничеству с европейскими странами. Дипломатические отношения между ЕС и Казахста-

ном были установлены 15 лет назад и постепенно выросли в долгосрочное всеобъемлющее партнерство.

Казахстан на пути в Европу

В 2008 году Казахстан принял государственную программу «Путь в Европу» на 2009-2011 годы. Целью программы является выход Республики Казахстан на уровень стратегического партнерства с ведущими европейскими странами. Для достижения указанной цели было предусмотрено решение целого ряда задач. В том числе развитие и углубление сотрудничества с государствами Европы в области технологий, энергетики, транспорта, технического регулирования и метрологии, торгово-экономического сотрудничества, развития малого и среднего бизнеса, качества жизни, а также и в гуманитарном измерении.

В настоящее время Европейский союз стал крупнейшим торговым партнером Казахстана: его доля в общем объеме внешней торговли республики составляет почти 40%. Кроме того, ЕС является важнейшим прямым иностранным инвестором для Казахстана. Особое значение для ЕС имеет сотрудничество в сфере энергетики. Республика со своими запасами углеводородов является весьма привлекательным партнером для ЕС, который стремится максимально диверсифицировать потоки импорта нефти с территории Ближнего Востока и сделать их более надежными.

Вместе с тем и Казахстан заинтересован в стабильном европейском рынке, который характеризуется значительным спросом на казахстанское сырье.

В декабре 2006 года был подписан Меморандум между Казахстаном и ЕС по сотрудничеству в области энергетики, который успешно реализуется. Данным документом, помимо собственно поставок энергетических ресурсов, предполагается сотрудничество в сфере повышения энергетической эффективности, развития возобновляемых источников энергии, технологий чистого угля

и улавливания CO₂, энергетической инфраструктуры.

28 января 2011 года, обращаясь с ежегодным посланием к народу Казахстана, Президент Н.А.Назарбаев выступил с предложением разработать и принять Энергетическую хартию «Казахстан - ЕС», которая в перспективе может обеспечить стабильность в поставках казахстанских энергетических ресурсов на европейские рынки.

Экономические отношения между Казахстаном и ЕС не ограничиваются вопросами энергетики. ЕС поддерживает усилия Казахстана в вопросах экономической диверсификации, внедрения ноу-хау и передового опыта, а также в вопросах вступления республики в ВТО. Наряду с этим ЕС способствует развитию сотрудничества в сфере транспорта. В 2009 году по данному вопросу был подписан соответствующий меморандум между двумя сторонами.

Европейский вектор

В общеевропейском векторе внешней политики Казахстана важное место занимает сотрудничество со странами Восточной Европы

Особенно интенсивно отношения Казахстана развиваются с Польшей, Чехией, Словакией, Венгрией и Болгарией. Вместе с тем следует отметить и определенную активизацию во взаимоотношениях со странами Балтии и Румынией. Существует несколько факторов, способствующих дальнейшему укреплению взаимоотношений между Казахстаном и странами Восточной Европы. В основе данных фактов лежит взаимный интерес. С другой стороны, Казахстан испытывает потребность в технологиях и инвестициях Восточной Европы, особенно в сферах пищевой, обрабатывающей, фармацевтической и легкой промышленности.

Заметно активизировались отношения Казахстана со странами Балтии в начале 2000-х годов. К этому времени стало очевидным, что стороны имеют ряд взаимных интересов.

Общий товарооборот Казахстана и прибалтийских государств в 2010 году составил свыше 45-6,5 миллиона долларов США, что на 9% выше аналогичного показателя 2009 года. Казахстан экспортирует в страны Балтии нефтепродукты, феррохром, черные металлы. Заметное место в казахстанском экспорте занимают также хлопковое волокно, семена рапса, соли оксиметаллических кислот и минеральные удобрения. Из Прибалтики в Казахстан импортируются преимущественно мороженая рыба и рыбные консервы, автомашины, фармацевтическая продукция, электромашины, теле- и радиоаппаратура, продукты животноводства, различные промышленные товары, включая мебель. Торговый оборот Казахстана с отдельными странами Балтии складывается следующим образом: Латвия – 201,5, Литва – 176,4 и Эстония – 74,5 миллиона долларов США.

Значительные расхождения в объемах внешней торговли, например, Эстонии и Литвы объясняется тем, что территория Литвы в большей степени используется в качестве транзитной зоны для поставок казахстанского сырья на рынки Западной Европы. Потенциал сторон еще не полностью реализован. Литовская сторона заинтересована в привлечении казахстанской нефти для экспортного транзита по литовскому транзитному коридору (ЛТК) и ее переработки. Однако в вопросах транзита казахстанского сырья через Балтийские порты решающую роль играет тарифная политика России.

За лоббизм в Евросоюзе – рынки в Центральной Азии

Особо хотелось бы выделить казахстанско-латвийские отношения. В настоящее время сотрудничество с Латвией последовательно развивалось в русле договоренностей, достигнутых в ходе визитов на высшем уровне 2006 и 2008 гг.

Официальная Рига позитивно относится к намерениям Казахстана заключить новое Соглаше-



ние о сотрудничестве и партнерстве РК-ЕС, а также Соглашение об упрощенном порядке взаимных поездок граждан РК и ЕС и готова поддержать в Совете Европейского союза предложение о наделении Еврокомиссии мандатом на ведение переговоров с Казахстаном.

На состоявшихся в марте 2010 года двусторонних политических консультациях в Астане с участием государственного секретаря МИД Латвии А. Тейкманиса обсуждались актуальные вопросы казахстанско-латвийского сотрудничества, условия транзита невоенных грузов НАТО через территорию Казахстана. Латвийская сторона подчеркнула заинтересованность в углублении торгово-экономических связей и развитии транзитно-транспортного потенциала, в том числе по маршруту Западный Китай - Западная Европа.

В апреле 2010 года в Риге состоялось 3-е заседание МПК, на котором было рассмотрено сотрудничество в области энергетики, промышленности, медицины, транспорта и транзита, информационных и коммуникационных технологий, сельского хозяйства, финансов. Стороны договорились о создании Совета по деловому сотрудничеству.

Товарооборот за 2010 г. Казахстана с Латвией составил 20150,2 млн долл. США, что на 31% больше показателя за аналогичный период предыдущего года (141841 млн долл. США), но на 32% меньше, чем в 2008 г. (294214,7 млн долл. США). Экспорт Казахстана в Латвию за 2010 год был равен 135635,8 млн долл. США, импорт в Казахстан из Латвии составил 65866,4 млн долл. США. Сальдо внешней торговли для Казахстана было положительным, составив 69,769 млн долл. США.

В истекшем году в ходе визита казахстанской делегации АО НК «Қазақстан темир жолы» руководители железных дорог Латвии и Казахстана договорились о взаимовыгодной тарифной политике, которая позволит увеличить грузопоток между странами. В 2010 году состоялась торжественная церемония по случаю перевалки через Рижский порт миллионного по тоннажу груза, принадлежащего казахстанской компании «Транссистема».

Помимо вопросов, связанных с энергетическими ресурсами и их транспортировкой, у сторон остается огромное нереализованное пространство для торгово-экономического сотрудничества. Балтийский капитал мог совместно с казахстанским бизнесом создать серию производств, ориентированных на рынки Европейского союза, к примеру, в сфере сельского хозяйства. С учетом обращенного Казахстаном, Россией и Белоруссией Таможенного союза такое сотрудничество могло бы быть прибыльным. В ближайшие годы мы прогнозируем увеличение объемов торгово-экономического сотрудничества между Республикой Казахстан и странами Балтии.

Казахстан уже сейчас активно использует потенциал стран Балтии в политическом диалоге со странами Европейского союза. Подтверждением тому являются поддержка Балтийских государств кандидатуры Казахстана на председательство в ОБСЕ, эффективное сотрудничество в вопросах организации саммита в Астане. В перспективе Балтийские государства могли бы выступать в качестве «лоббистов» Казахстана в Европейском союзе, а в ответ могли бы получить доступ к рынкам Центральной Азии и нового Таможенного союза.

Kazachstano ir Europos strateginis bendradarbiavimas: Baltijos aspektas



Nuo pirmųjų nepriklausomybės metų Kazachstano Respublikos vadovybė nusibréžė aiškią užsienio politikos strategiją, orientuotą į daugiavektorinį kursą.

Tuleutajus Suleimenovas
Valstybės valdymo akademijos prie KR Prezidento diplomatinijos instituto direktorius, KR ypatingasis ir igaliotasis ambasadorius, profesorius

Šiuo metu Kazachstano daugiavektorinis kursas tampa vis realesnis, todėl Centrinės Azijos regione atsirado naujas savarankiškas subjektas, sėkmingai vykdantis nepriklausomą ir subalansuotą tarptautinę politiką.

Tai akivaizdžiai patvirtina ir tas faktas, kad pasaulyje šalys Kazachstaną vienbalsiai išrinko Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) pirmininku ir Šančiaus bendradarbiavimo organizacija (ŠBO) 2010 metais, ir Islamo konferencijos organizacija (IKO) 2011 metais. Vadovavimas tarptautinėms organizacijoms, kurios atstovauja globaliesiems jėgos centram, kaip antai: Rusijai, Kinijai, JAV, Europos Sąjungai ir islamo pasaulyi, parodo, kad Kazachstanas sugeba organizuoti efektivų dialogą ir rasti tarpusavio supratimą su įvairiais ir dažnai skirtingų pakraipų tarptautinės politikos subjektais. Vadinas, Kazachstano Respublikai pripažintas kultūrinio ir politinio dialogo tarp Rytų ir Vakarų, tarp Azijos ir Europos, islamo, budizmo ir krikščionybės jungiamosios grandies vaidmuo.

Kazachstano užsienio politikoje ypatingas dėmesys skiriamas bendradarbiavimui su Europos šalimis. ES ir Kazachstano diplomatinių santykiai buvo užmegztai prieš 15 metų ir pamažu tapo ilgalaikie partneryste įvairose gyvenimo srityse.

Kazachstanas kelyje į Europą

2008 metais Kazachstanas priėmė 2009-2011-metų valstybinę programą „Keliai į Europą“. Programos tikslas – pasiekti Kazachstano Respublikai ➤

strateginės partnerystės su stipriausiomis Europos šalimis lygi. Tam tikslui buvo numatyta išspręsti kai kuriuos uždavinius. Pavyzdžiu, sustiprinti bendradarbiavimą su Europos valstybėmis technologijų, energetikos, transporto, metrologijos, prekybos ir ekonomikos srityse, plėtoti mažajį ir vidutinį verslą, pagerinti gyvenimo kokybę.

Šiuo metu Europos Sajunga tapo itin svarbia Kazachstano prekybos partnere: jos dalis bendoje respublikos užsienio prekyboje siekia beveik 40 proc. Be to, ES yra svarbi tiesioginė investuotoja Kazachstane. Ypatingą reikšmę Europos Sajungai turi bendradarbiavimas energetikos sferoje. Respublika su savo anglavandenilių atsargomis yra gana patraukli ES partnerė. ES stengiasi maksimaliai diversifikuoti naftos importo srautus iš Artimųjų Rytų teritorijos ir sustiprinti jų patikimumą.

Kazachstanas irgi suinteresuotas stabilia Europos rinka, kuriai būdinga didelė Kazachstano žaliavos paklausa.

2006 metų gruodį buvo pasirašytas Kazachstano ir ES memorandumas dėl bendradarbiavimo energetikos srityje. Šiuo dokumentu, be savo energetinių išteklių tiekimo, numatytas bendradarbiavimas, kuriuo siekiama didinti energetikos efektyvumą, aktyviau naudoti atsnaujinančius energijos šaltinius, plėtoti energetikos infrastruktūrą.

2011 m. sausio 28 d. kreipdamasis į Kazachstano tautą, prezidentas N.Nazarbajevas pasiūlė parengti ir priimti energetikos chartiją „Kazachstanas-ES“, kuri ateityje galės užtikrinti stabilius Kazachstano energetikos išteklių tiekimus Europos rinkoms.

Kazachstano ir ES ekonominiai santykiai napsiriboja energetikos klausimais. ES remia Kazachstano siekius ekonomikos diversifikavimo, „nou-hau“, pažangios patirties diegimo ir kitais klausimais. Taip pat ES padeda plėtoti bendradarbiavimą transporto sferoje. 2009 metais šiuo klausimu buvo pasirašytas atitinkamas abiejų šalių memorandumas.

Europinis vektorius

Kazachstano užsienio politikos europiniame vektoriuje svarbią vietą užima bendradarbiavimas su Rytų Europos šalimis.

Ypač intensyviai Kazachstano santykiai vystosi su Lenkija, Čekija, Slovakija, Vengrija ir Bulgarija. Beje, aktyvėja Kazachstano bendradarbiavimas ir su Baltijos šalimis bei Rumunija. Yra keli veiksnių, padedantys stiprinti Kazachstano ir Rytų Europos šalių tarpusavio santykius. Jų pagrindas – abipusis suinteresuotumas. Antra vertus, Kazachstanui reikia Rytų Europos technologijų ir investicijų, ypač maisto gamybos, apdirbimo, farmacijos ir lengvosios pramonės sferose.

Pastebimai suaktyvėjo Kazachstano santykiai su Baltijos šalimis 2000 metų pradžioje. Tuomet paaškėjo, kad šalys turi nemažai bendrų interesų.

Kazachstano ir Baltijos valstybių bendra prekių apyvarta 2010 metais siekė per 456,5 mln. JAV dolerių, o tai 9 proc. daugiau nei 2009 metais. Kazachstanas eksportuoja į Baltijos šalis naftos produktus, geležies ir chromo lydiniaus, juodusios metalus. Svarbią vietą Kazachsta-



no eksporte užima medvilnės pluoštas, rapsų sėklas, mineralinės trąšos ir kt. Iš Baltijos šalių Kazachstanas importuoja daugiausia šaldytas žuvis ir žuvų konservus, automobilius, farmacijos produktus, televizorius ir radijo aparatūrą, gyvulininkystės produktus, įvairias pramonines prekes, baldus. Kazachstano prekių apyvarta su Baltijos šalimis yra tokia: su Latvija – 2015,5, Lietuva – 176,4, Estija – 74,5 milijono JAV dolerių.

Toks didelis Estijos ir Lietuvos prekybos su Kazachstanu skirtumas paaškinamas tuo, kad Lietuvos teritorija dažniausiai naujodama kaip tranzito zona Kazachstano žaliavos tiekimui į Vakarų Europos rinkas. Tačiau šalių potencialas dar nėra galutinai realizuotas. Lietuva suinteresuota pritraukti Kazachstano naftą eksportiniam tranzitui Lietuvos tranzito koridoriumi (LTK) ir jos perdibimui. Tačiau Kazachstano žaliavos tranzito per Baltijos uostus klausimais lemiamą vaidmenį vaidina Rusijos tarifų politika.

Už lobizmą Europos Sajungoje – rinkos Centrinėje Azijoje

Ypač noriu akcentuoti Kazachstano ir Latviros santykius. Šiuo metu bendradarbiavimas su Latvija nuosekliai plėtojamas pagal susitarimus, pasirašytus per auksčiausio lygio vizitus 2006 ir 2008 metais.

Officialioji Ryga pozityviai reaguoja į Kazachstano ketinimus pasirašyti naują KR ir ES bendradarbiavimo ir partnerystės sutartį, taip pat sutartį dėl KR ir ES piliecių supaprastintos tarpusavio važinėjimo tvarkos ir yra pasirengusi remti Europos Sajungos Taryboje siūlymą dėl galimybės suteikti Europos Komisijai mandatą vesti derybas su Kazachstanu.

2010 metų kovą Astanoje vykusiose dvišalėse konsultacijose, kuriose dalyvavo Latvijos URM valstybės sekretorius A.Teikmanis, buvo aptarti aktualūs Kazachstano ir Latvijos bendradarbiavimo klausimai, taip pat NATO nekarinių krovinių tranzito per Kazachstano teritoriją salygos. Latvijos astovas pabrėžė suinteresuotumą stiprinti prekybinius ir ekonominius ryšius, tranzito ir transporto potencialą, taip pat ir maršrutu Vakarų Kinija-Vakarų Europa.

2010 metų balandį Rygoje įvyko posėdis, kuriame buvo aptartas bendradarbiavimas energetikos, pramonės, medicinos, transporto ir tranzito, informacijos ir komunikacijų technologijų, žemės ūkio srityse. Šalys susitarė įkurti dalykinio bendradarbiavimo tarybą.

2010 metais Kazachstano ir Latvijos krovinių apyvarta siekė 201502,2 mln. JAV dolerių, o tai 31 proc. daugiau nei per analogišką 2009 metų laikotarpį (141841 mln. JAV dolerių), bet 32 proc. mažiau nei 2008 metais (294214,7 mln. JAV dol.). Kazachstano eksportas į Latviją 2010 metais siekė 135635,8 mln. JAV dol., Kazachstano importas iš Latvijos – 65866,4 mln. JAV dol. Kazachstano užsienio prekybos saldo buvo teigiamas – 69,769 mln. JAV dol.

Pernai Kazachstano AB „Kazakstan temir žoly“ delegacijos vizito metu Latvijos ir Kazachstano geležinkelii vadovai susitarė dėl abiem pusėmis naudingos tarifų politikos, kuri padės padidinti krovinių srautus tarp abiejų šalių. 2010 metais įvyko iškilminga ceremonija ta proga, kad Rygos uostas buvo perkrauta milijoninė tonų krovinių, priklausančio Kazachstano kompanijai „Transsistemu“.

Be klausimų, susijusių su energetikos ištekliais ir jų transportavimui, šalys turi daug nerealizuotų galimybių bendradarbiavimui stiprinti prekybos ir ekonominos srityse. Baltijos šalių kapitalas kartu su Kazachstano verslu galėtų įkurti serią gamybos šakų, orientuotų į Europos Sajungos rinkas, tarkim, žemės ūkio sferoje. Turint galvoje įkurtą Kazachstano, Rusijos ir Baltarusijos Naujają muitų sąjungą, toks bendradarbiavimas galėtų būti pelningas. Artimiausiais metais planuojame padidinti Kazachstano Respublikos ir Baltijos šalių prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo apimties.

Kazachstanas jau dabar aktyviai naudojasi Baltijos šalių potencialu politiniame dialoge su Europos Sajungos šalimis. Tai patvirtina Baltijos šalių parama Kazachstano kandidatūrai pirmyninkauti ESBO, efektyvus bendradarbiavimas organizuojant Samitą Astanoje. Ateityje Baltijos valstybės galėtų būti Kazachstano „lobistės“ Europos Sajungoje, o mainais galėtų gauti priejimą prie Centrinės Azijos ir Naujosios muitų sąjungos rinkų.

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



Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA
Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA



Почетное консульство Казахстана в Клайпеде
Kazachstano Garbės konsulatas Klaipėdoje



Литовская ассоциация науки, образования
и бизнеса «Балтийская долина»
Lietuvos mokslo, studijų ir verslo asociacija „Baltijos
slėnis“



Клайпедский университет
Klaipėdos universitetas



Равные возможности для всех
Фонд РВВ - Европа - Рига
Vienodos galimybės visiems
Fondas VGV - Europa - Ryga



Литовско-казахстанская логистическая
компания «TL NIKA Group»
Lietuvos ir Kazachstano logistikos
kompanija „TL NIKA Group“



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

Renginjų globoja:

«Балтийское море – ворота в Евразию»

Международная конференция

15-16 июня в Клайпеде (Литва)



Традиция продолжается

Международная конференция «Роль логистики на путях Азия - Европа» и церемония вручения призов «Роза ветров» международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA, состоявшаяся в январе прошлого года в Алматы, стали одним из первых мероприятий в Казахстане, 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, выступая на 18-м Экономико-экологическом форуме ОБСЕ, состоявшемся в Вене (Австрия).

Организаторами конференции в Алматы были 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.

В этом году в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе – крупнейшей региональной структуре безопасности, объединяющей 56 государств Европы, Северной Америки и Азии – председательствует Литва.

Казахстан и Литва договорились и осуществляют стратегию, по которой в годы председательства обеих стран приоритетным



направлением будет развитие транспорта и транзита.

19-й Экономико-экологический форум ОБСЕ, состоявшийся 4-5 апреля с.г. в Друскининкай, подтвердил преемственность этой стратегии и пополнил ее новыми взглядами.

Традицию продолжают и организаторы конференции, ряды которых в этом году значительно увеличились.

15-16 июня в литовском портовом городе Клайпеда органи-

зуются международная конференция «Балтийское море – ворота в Евразию» и традиционное награждение призами «Роза ветров» журнала JŪRA MOPE SEA.

Идея и цели конференции

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 – поощрение более активного экономического, научного, социального и культурного сотрудничества между Европой и Азией, интеграция высоких технологий в Евразии, знакомство с традициями культуры и искусства для достижения содружества и согласия наций и народов.

Организаторы

JŪRA-MOPE-SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ



Почетное консульство
Казахстана в Клайпеде



Литовская ассоциация науки, образования
и бизнеса «Балтийская долина»



Клайпедский
университет



Равные возможности для всех
Фонд РВВ - Европа - Рига

Повестка работы конференции

Международная конференция «Балтийское море – ворота в Евразию» пройдет 15-16 июня 2011 г.

в городке Клайпедского университета по адресу
«Aula Magna», ул. Геркаус Манто, 84.

Начало регистрации – 15 июня в 8.15.

Начало пленарной сессии – 9.00.

На конференцию приглашаются должностные лица структур Европейского союза. ОБСЕ, министры иностранных дел, транспорта, просвещения и науки, культуры Литвы и Казахстана, посол Казахстана в Литве и сотрудники посольства, представители пограничных, таможенных, фитосанитарных служб, науки и бизнеса Литвы, Казахстана, России, Белоруссии, Украины, Швеции, Дании, Германии, Польши, Латвии, Эстонии и других стран.

Намеченные для обсуждения темы:

- «Значение Балтийского моря для развития Евроазиатских транспортных коридоров»,
- «Западная Европа – Юго-Восточная Азия: Шелковый путь или морской путь?»,
- «Цель – устойчивый транспорт и прибыльный транспортный бизнес».

Сессию «Взаимодействие науки и бизнеса между Балтийскими странами и Казахстаном» организует партнер конференции – Клайпедский университет.

После пленарной сессии состоятся открытие международной выставки «Синергия бизнеса и искусства Литвы и Казахстана» и совместная пресс-конференция.

В послеобеденные часы первого дня конференции для участников конференции намечена обзорная **экскурсия на судне по акватории Клайпедского порта**.

Вечером 15 июня состоится торжественная церемония вручения международных призов «Роза ветров».

Ждем вас 15-16 июня в Клайпеде и предлагаем остаться в ней подольше - мы уверены, что после конференции Вы не захотите отсюда уезжать!

На второй день конференции планируется

- обзор цепочки СПГ (сжиженного природного газа),
- презентации лучших ноу-хау,
- развитие компетенции для местной промышленности и энергетической безопасности и умеренные дебаты на тему развития СПГ в Балтийских странах.

Эту тему курирует и сессию организует Клайпедский научно-технологический парк.

Тема заключительной сессии – «Уроки экономического кризиса: опыт и перспективы транспортного бизнеса».

Мероприятие завершится принятием резолюции и подписанием договоров о сотрудничестве.

(P.S. Языки конференции: английский, русский).

У участников конференции, интересующихся деятельностью предприятий Клайпедского порта, будет возможность ознакомиться с ними поближе.

Индивидуальные визиты на предприятия Клайпедского порта будут проводиться по заранее высказанному пожеланию.

Желающие посетить выбранную компанию должны информировать организаторов об этом желании до 1 июня.

По желанию делегатов конференции может быть организована **культурная программа**. На следующий день после конференции желающие смогут ознакомиться с интересными местами Клайпеды или Литвы, увидеть исключительное творение человека и природы – Куршскую косу, включенную в список культурного наследия ЮНЕСКО, находящуюся всего в 50 километрах от Клайпеды, прогуляться по курорту Паланга или посетить другие прекрасные места.

Экскурсии оплачиваются участниками индивидуально.

О пожеланиях также следует заранее информировать организаторов по эл. почте.

Всю подробную информацию о мероприятии можно найти на веб-сайте журнала JŪRA MOPE SEA www.jura.lt.

Контактное лицо:

Лиана Могишайте, эл. почта: liana@jura.lt.



Литовско-казахстанская логистическая компания «TL NIKA Group»



Логистическая компания «VPA Logistics»

Патроны
мероприятия



Министерство иностранных дел ЛР



Посольство Казахстана в Литве



Министерство транспорта
и коммуникаций ЛР



„Baltijos jūra – vartai į Euraziją“

Tarptautinė konferencija birželio 15-16 dienomis Klaipėdoje (Lietuva)



Tradicija tēsiama

Pernai sausio mėnesį Almatoje įvykusি tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rože“ buvo vienas pirmųjų renginių Kazachstane, sėkmingai pradėjės Kazachstano pirminkavimo Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) veiklą.

Taip ši renginį apibūdino Kazachstano transporto ir komunikacijų viceministras Azatas Bekturovas, kalbėdamas Vienoje (Austrija) vykiu siame 18-ajame ESBO ekonomikos ir aplinkosaugos forume.

Konferencijos Almatoje organizatoriai buvo 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.

Šiemet Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai – didžiausiai regioninė saugumo struktūrai, vienijančiai 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos valstybes, pirminkauja Lietuva.

Kazachstanas ir Lietuva sutarė ir vykdo strategiją, kad abiejų šalių pirminkavimo metais prioritetenėmis kryptimis bus transporto bei tranzito plėtra ir vystymas.

Šių metų balandžio 4-5 dienomis Druskininkuose įvykės 19-asis ESBO ekonomikos ir aplinkosaugos forumas patvirtino šios strategijos testinumą ir papildė ją naujomis ižvalgomis.

Tradiciją tēsių ir konferencijos organizatoriai, kurių gretos šiemet gerokai pagausėjo.

Birželio 15-16 dienomis Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje rengiamā

tarptautinė konferencija „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ bei tradiciniai žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rože“.

Konferencijos idėja ir tikslai

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, aukščiaujų technologijų integraciją Eurazijoje, meno, kultūros, tradicijų pažinimą ir puoselėjimą, siekiant nacių ir tautų santarvės bei sandaugos. ■

Organizatoriai

JŪRA·MOPE·SEA
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS



Kazachstano Garbės
konsulatas Klaipėdoje



Lietuvos mokslo, studijų ir verslo
asociacija „Baltijos slėnis“



Klaipėdos
universitetas



Vienodos galimybės visiems
Fondas VGV - Europa - Ryga

Konferencijos dienotvarkė

**Tarptautinė konferencija
„Baltijos jūra – vartai į Euraziją“
vyks 2011 m. birželio 15-16 dienomis**
Klaipėdos universiteto miestelyje
adresu „Aula Magna“ H. Manto g. 84.

Registracija prasidės birželio 15 d. 08.15 val.
Plenarinės sesijos pradžia 9.00 val.

J konferenciją kviečiami Europos Sajungos struktūrų, ESBO pariegūnai, Lietuvos ir Kazachstano užsienio reikalų, transporto, švietimo ir mokslo, kultūros ministrai, Kazachstano ambasadorius Lietuvoje ir ambasados pareigūnai, Lietuvos, Kazachstano, Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos, Švedijos, Danijos, Vokietijos, Lenkijos, Latvijos, Estijos ir kitų šalių pasienio, muitinės, fitosanitarijos pareigūnai, mokslo ir verslo atstovai.

Numatomos svarstyti temos:

- „**Baltijos jūros reikšmė Eurazijos transporto koridoriu plėtrai**”,
- „**Vakarų Europa – Pietryčių Azija: Šilko kelias ar jūros kelias?**”,
- „**Siekis – tvarus transportas ir pelningas transporto verslas**”.

Sesiją „Mokslo ir verslo sąveika tarp Baltijos šalių ir Kazachstano“ rengia konferencijos partneris – Klaipėdos universitetas.

Po plenarinės sesijos įvyks tarptautinės parodos „**Verslo ir meno sinergija: Lietuva, Kazachstanas**“ atidarymas ir bendra spaudos konferencija.

Pirmosios konferencijos dienos popietę renginio dalyviams numatyta **apžvalginė ekskursija laivu Klaipėdos uosto akvatorija**.

Birželio 15 d. vakare vyks iškilminga tarptautinių apdovanojimų „Vėjų rožė“ įteikimo ceremonija.

Laukiame Jūsų birželio 15-16 dienomis Klaipėdoje ir siūlome likti joje ilgiau, nes esame tikri, kad po konferencijos Jūs nenorėsite iš čia išvažiuoti!

Antrają konferencijos dieną planuojama

- SGD (suskystintų gamtinį dujų) grandinės apžvalga.
- Geriausių „know-how“ prezentacijos.
- Kompetencijos plėtra vietinei pramonei ir energetiniam saugumui bei moderuoti debatai SGD plėtros Baltijos šalyse tema.

Šią temą kruoja ir sesiją rengia konferencijos partneris – Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas.

**Baigiamosios sesijos tema - „Ekonomikos krizės pamo-
kos: transporto verslo patirtis ir perspektyvos“.**

Renginys bus baigtas rezoliucijos priėmimu ir bendradarbiavimo sutarčių pasirašymu.

(P.S. Konferencijos kalbos: anglų, rusų)

Konferencijos dalyviai, besidomintys Klaipėdos uosto įmonių veikla, turės galimybę su jomis susipažinti iš arčiau.

Individualūs vizitai į Klaipėdos uosto įmones vyks pagal iš anksto pareikištą pageidavimą.

Norintieji aplankytų pasirinktą kompaniją apie savo pageidavimą turėtų informuoti organizatorius iki birželio 1 d.

Konferencijos delegatų pageidavimu gali būti organizuojama **kultūrinė programa**. Kitą dieną po konferencijos pageidaujantieji galės susipažinti su Klaipėdos ar Lietuvos įdomiomis vietomis, pamatyti išskirtinį žmogaus ir gamtos kūrinį, į UNESCO pasaulio paveldo sąrašą įtrauką Kuršių neriją, esančią vos už 50 kilometrų nuo Klaipėdos, pasivaikščioti Palangos kurorte ar aplankytį kitas puikias vietas.

Už šias ekskursijas dalyviai susimokės individualiai.

Apie pageidavimus taip pat reikėtų iš anksto informuoti organizatorius nurodytu el. adresu.

Visą išsamią informaciją apie renginį galima rasti žurnalo JŪRA MOPE SEA interneto svetainėje www.jura.lt

Kontaktinis asmuo:

Liana Mogišaitė, el. paštas: liana@jura.lt



Lietuvos ir Kazachstano logistikos kompanija „TL NIKA Group“



Logistikos kompanija „VPA Logistics“

Renginj globoja



LR užsienio reikalų ministerija



Kazachstano ambasada Lietuvoje



LR susisiekimo ministerija



«Роза ветров-2011»

Призы международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров» учреждены в 2009 году. «Роза ветров» – это международные награждения, присуждаемые за инновации, развитие экологического бизнеса, внедрение воз-

обновляющихся энергоресурсов, создание интегрированной морской политики в Европе и Азии, укрепление экономического и международного сотрудничества, внедрение научных достижений в бизнесе.



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 в Европе (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».

Приглашаем предлагать кандидатов на номинации – людей, предприятия, компании или группы компаний, которые, по Вашему мнению, достойны этих титулов.

Номинантов можно предлагать, заполнив прилагаемую анкету и прислав ее по эл. почте liana@jura.lt или по факсу +370 46 365 602.

Анкету можно найти на веб-сайте журнала JŪRA MOPE SEA www.jura.lt.

Анкета для предложения номинантов

- Имя, фамилия, организация, краткое описание деятельности номинанта
- На какую номинацию предлагается кандидат
- Краткое описание заслуг, работ или проектов с указанием дат и значения их создания, осуществления.
- Представляющая организация или лицо (имя, фамилия, наименование организации, адрес контактной эл. почты или телефон).

Международное жюри

Оценивать номинантов будет международное жюри. Члены жюри:

Владас Жулкус,
ректор Клайпедского университета (Литва)

Рома Стубрене,
директор Клайпедского научно-технологического парка (Литва)

Валерий Гульбас,
советник администрации президента
Казахстана (Казахстан, Латвия)

Римантас Диджиокас,
президент Литовской ассоциации
науки, образования и бизнеса
«Балтийская долина» (Литва)

Инга Янкаускайте,
заведующая отделом международных
связей и протокола Министерства транс-
порта и коммуникаций Литвы (Литва)

Витаутас Варасимавичюс,
руководитель группы компаний Литва
и Казахстана
«TL NIKA Group» (Литва, Казахстан)

Марк Миллар,
эксперт логистики, директор международ-
ной компании «M Power Associates» (Гонконг)

Зита Таллат-Кялпашайте,
издатель международного бизнес-
журнала JŪRA MOPE SEA (Литва)

Бенедиктас Пятраускас,
почетный консул Казахстана в Клайпеде
(Литва)





„Vėjų rožė 2011“

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ įsteigti 2009 metais.

„Vėjų rožė“ yra tarptautiniai apdovanojimai, skiriami už inovacijas, ekologiško verslo plėtra, atsinaujinančių energijos išteklių diegimą, integruotos jūrų politikos kūrimą Europoje ir Azijoje, ekonominio ir tarptautinio bendradarbiavimo stiprinimą, mokslo laimėjimų diegimą versle.



Šiemet siūlomos nominacijos



„Už indėlį į politinio ir ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą tarp Europos Sajungos ir Azijos“



„Už indėlį į Europos sau-gumo ir ben-dradarbiavimo or-ganizacijos (ESBO) veiklos stiprinimą ir populiarinimą“



„Už sėkmingai įgyvendintą transporcio ar logistikos projektą ir efektingiausią investicinę pro-gramą tarptautinių Eurazijos transporcio koridorių plėtroje“



„Už mokslo laimėjimus tobulinant jūrų, transporcio ir logistikos sektoriaus veiklą“

Kviečiame siūlyti kandidatus į nominacijas, Jūsų manymu šiu titulų vertus žmones, įmones, kompanijas ar kompanijų grupes.

Nominantus galima siūlyti užpildžius pride-damą anketą ir atsiuntus ją el. paštu liana@jura.lt ar faksu + 370 46 365 602.

Anketą rasite ir žurnalo JURA MOPE SEA in-terneto svetainėje www.jura.lt

Nominantų siūlymo anketa

- Vardas, pavardė, organizacija, trumpas nominanto veiklos aprašymas
- Kokiai nominacijai siūlomas kandidatas
- Trumpas nuopelnų, darbų ar projektų aprašymas, nurodant jų sukūrimo, įgyvendinimo datas ir reikšmę.
- Pristatantoji organizacija ar asmuo (vardas, pavardė, organizacijos pavadinimas, kontaktinis el. paštas arba telefonas).

Tarptautinė vertinimo komisija

Nominantus vertins tarptautinė vertinimo komisija. Komisijos nariai:



Vladas Žulkus,
Klaipėdos universiteto
rektorius (Lietuva)



Mark Millar,
logistikos ekspertas,
tarptautinės kompanijos
“M Power Associates”
direktorius (Honkongas)



Rimantas Didžiokas,
Lietuvos mokslo, studijų ir
verslo asociacijos „Baltijos
slėnis“ prezidentas (Lietuva)



Valerij Gulbas,
Kazachstano prezidento
administracijos pataréjas
(Kazachstanas, Latvija)



Benediktas Petrauskas,
Kazachstano Garbës konsulas
Klaipėdoje (Lietuva)



Vytautas Varasimavičius,
Lietuvos ir Kazachstano
kompanijų grupės „TL NIKA
Group“ vadovas (Lietuva,
Kazachstanas)



Inga Jankauskaitė,
Lietuvos susisiekimo
ministerijos tarptautinių ryšių
ir protokolo skyriaus vedėja
(Lietuva)



Roma Stubrienė,
Klaipėdos mokslo ir
technologijų parko direktorė
(Lietuva)



Zita Tallat-Kelpšaitė,
tarptautinio verslo žurnalo
JŪRA MOPE SEA leidėja
(Lietuva)



KLASCO принимает все более крупные суда

Для увеличения грузооборота свыше 10 миллионов тонн Клайпедской морской стивидорной компании (KLASCO) потребовались длительный промежуток времени и несколько сот миллионов литов инвестиций в новые погрузочные технологии. Символично, что этот рубеж был достигнут в 2010 году. С преодолением психологического барьера начинается и новый этап деятельности в более сложных условиях бизнеса, которому присущи иные приметы времени.

Борьба портов и логистических коридоров за грузопотоки устанавливает все более жесткие условия существования. Их можно сравнить с профессиональным спортом – без постоянных физических и волевых тренировок рекордсменами не становятся. Хорошая форма – это возможность бороться, выжить и быть достойно оцененным на ринге.

Вида Бортелене

Повысили грузооборот

Геополитическое положение Литвы представляет Клайпедскому порту неоспоримые преимущества, но ставит перед ним и дополнительные задачи. На пути движения транзитных товаров возникают естественные и искусственные преграды в виде границ Европейского союза с восточными странами, но другого выхода, кроме как преодолеть их, не существует – за Литвой, не имеющей многочисленных внутренних потребителей, простираются рынки грузоотправителей и грузополучателей Белоруссии, России и других третьих стран. Открывать границы нелегко, иногда требуются немалые дипломатические усилия. Но в последнее время двери международной торговли между соседними территориями постепенно снова открываются, появляются возможности для общения. А добиться, чтобы зарубежные клиенты хотели пользоваться дорогами Литвы, – это задача всего транспортного сектора.

Из-за мирового экономического кризиса спад грузооборота KLASCO среди портовых компаний в 2009 году был самым большим, поэтому искать ресурсы эффективности пришлось незамедлительно. На основании договора с Клайпедской железнодорожной станцией удалось добиться более быстрого оборота вагонов, белорусским клиентам была предложена возможность приема судов большей грузовместимости.

Как считает руководитель KLASCO Аудрюс Паужа, сделать теперь шаг назад, отступить от достигнутого уровня грузооборота было бы психологически очень трудно. В Балтийских странах KLASCO, если не считать операторов нефтяных терминалов, является крупнейшим универсальным стивидорным предприятием. В самом Клайпедском порту компания в прошлом году вернула треть рынка портовых услуг и сейчас надеется удержать позиции.

В минувшем году на терминалах компании было перевалено 10,28 млн т грузов. Это на 22 % больше, чем в 2009 году, или на 6,6 % больше, чем в самом успешном для компании 2008-м, когда грузооборот соста-



“Региональная, межгосударственная и внутренняя конкуренция между портами создают возможность торговаться за каждый центр, – объяснил Аудрюс Паужа.

вил 9,64 млн т.

По словам А.Паужи, вместе с тоннами пропорционально растет и бремя ответственности компании перед клиентами. Ключ к успеху в этом бизнесе – командная работа. Достигнутые рекорды – это результат согласованных действий компании «Летувос гяляжинкяляй», дирекции Клайпедского государственного морского порта, руководства



Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, ответственного за транзитную политику, и KLASCO.

Конкуренция позволяет торговаться

«Региональная, межгосударственная и внутренняя конкуренция между портами предоставляет возможность торговать за каждый цент. Мы прекрасно понимаем, что поставщики грузов, выбрав нашу компанию, тоже должны заработать. Однако есть предел, ниже которого нельзя опустить цену, поскольку мы обеспечиваем безопасность товаров и качество складирования, выполняя условия обслуживания вагонов и осадки судов, благодаря чему они могут сэкономить время и расходы на фрахт судна. Глубина порта является очень важным параметром для наших партнеров, так как грузы отправляются на Дальний Восток, в Южную Америку, когда многое решает грузовместимость судна. Официальное разрешение капитана порта принимать у причалов KLASCO глубиной 14,5 м суда с осадкой на полметра больше, чем разрешалось прежде, мы оцениваем как важнейшее событие 2010 года. Ведь нам приходится конкурировать не только с Рижским и Вентспилсским портами, но и с южным транзитным направлением – портами Черного моря», - объяснил А.Паужа.

Транзит белорусских калийных удобрений через Клайпедский порт в прошлом году вырос на четверть. Половину этих грузов перевалила компания KLASCO. Новые причальные глубины позволили в отдельные месяцы повысить оборот на 200-300 тыс. тонн и достичь рекордного оборота в 1,1 млн т.

В отличие от всего порта, где в статистике

доминируют литовские грузы, соотношение обработанных KLASCO литовских и транзитных товаров противоположное. В прошлом году доля внешнеторговых грузов сократилась на 30 %, но резко возрос поток транзитных удобрений и ролкерных грузов, так как на терминалах KLASCO для этого созданы наилучшие условия в порту.

«Для литовских экспортеров зерна прошлогодний сезон был неудачным, однако надеемся, что урожай будет лучше если не в нынешнем, то в следующем году, и мы уже сейчас к этому готовимся», - представил руководитель KLASCO третье направление специализации.

Высокие результаты деятельности представляют компании больше свободы маневрирования в поисках резервов для увеличения доходов. Важно также оперативно реагировать на появление новых потребностей клиентов. Это как в любимой игре литовцев – баскетболе: в чьих руках мяч, у того и шанс на победу.

Стремление к росту

Компания KLASCO принадлежит промышленному концерну «Ахемос группе», одному из крупнейших в Литве. Как и все хозяйство страны, он пережил трудный период снижения внутреннего потребления и масштабов экспорта производства. Доходы концерна, объединяющего более 30 предприятий, упали, однако прибыль благодаря возросшей эффективности деятельности отдельных предприятий возросла в несколько раз.

Раньше осью деятельности концерна была йонавская компания по производству азотных удобрений «Ахема». Задав 12 лет назад старт учрежденному концерну и расшире-

нию деятельности в секторах транспорта, «зеленой» энергетики и гостиниц, она все еще скована производственными трудностями. Росту оборота и экспорта «Ахемы» на западные рынки в прошлом году мешали цены на природный газ, а обновленное производство с трудом поддается прогнозам.

По словам президента концерна Бронислава Лубиса, стратегия многослойности бизнеса себя оправдала: предприятия разного профиля оберегают от колебаний спроса и гарантируют экономический баланс. В настоящее время центр деятельности и доходов перебирается в Клайпеду, на четыре управляемых концерном портовых предприятия. Корни этого бизнеса имеют вековую историю торгового порта. KLASCO своим опытом питает другие компании концерна, развивающие морские услуги.

«KLASCO является одной из самых быстро развивающихся и эффективно работающих стивидорных компаний Клайпедского порта, предприятием высокого технического уровня, обеспеченным инвестициями. С 1999 года, когда концерн стал владельцем KLASCO, грузооборот здесь удвоился, а число работников сократилось вчетверо. Это свидетельствует об отличной внутренней организации работ и достигнутой оптимальной производительности труда», - отмечает председатель правления компании Бронислав Лубис в ответ на просьбу охарактеризовать KLASCO.

По его словам, для клиента не столь важно количество перегруженных миллионов тонн, сколько качество услуг, особо ценимое на рынке грузоперевозок. Поэтому KLASCO будет добиваться возможности принимать у арендемых причалов суда еще большей осадки и совершенствовать работу терминалов. В настоящее время можно осуществлять обработку судов дедвейтом 65-70 тыс. т, но пока только на небольшом отрезке периметра причалов - на специализированных грузовых комплексах, расположенных у морских ворот порта. Согласно плану, начинается реконструкция и углубление еще нескольких причалов, предназначенных для навалочных и генеральных грузов.

Инвестиционная программа развития KLASCO на пару лет была приостановлена, но сейчас уже догоняет графики. До осени будет завершено расширение зернового терминала, потом начнутся работы по расширению терминала сыпучих удобрений. Будет развиваться складское хозяйство генеральных грузов, расширятся терминалы пищевых продуктов.

В пятилетней перспективе владельцы KLASCO стремятся к достижению мощности в 15 млн т и более. Однако когда компания достигнет предела в 17 млн т, придется искать новые территории для грузовых работ за пределами нынешнего порта. Концерн «Ахемос группе» разработал несколько сценариев будущего KLASCO, однако останавливаться на каком-то одном не спешит. Очевидно, на лучший вариант указает сам спрос на услуги, регулирующий планы участников транспортной цепочки.



Į KLASCO plaukia didesni laivai

šauginti krovos apyvartą iki 10 milijonų tonų Klaipėdos jūrų krovinių kompanijai (KLASCO) prireikė ilgokos laiko atkarpos ir kelių šimtų milijonų litų investicijų į naujas krovas technologijas. Simboliska, kad tai nutiko 2010 metais. Peržengtas psichologinis slenkstis pradeda ir naują, dar sudėtingesnių verslo sąlygų veiklos etapą, kuriam būdingi kiti laiko ženklai.

Uostų ir logistikos koridorių kova už prekių srautus nustato vis griežtesnes egzistencines sąlygas. Jas galima prilyginti profesionalų sportui – be nuolatinės fizinių ir valios treniruočių rekordininkais netampama. Gera forma – tai galimybė kovoti, išlikti ir būti įvertintam ringe.

Vida Bortelienė

Padidino apyvartą

Lietuvos geopolitinė padėties Klaipėdos uostui suteikia privalumą, bet iškelia papildomų užduočių. Prekių tranzito judėjimui kyla natūralios ir dirbtinės Europos Sajungos sienos su Ryti šalimis užtvaros, bet kitos išeities, kaip tik jas įveikti, nėra – už Lietuvos, neturinčios gausaus vidas vartotojų skaičiaus, plyti Baltarusijos, Rusijos ir kitų trečiųjų šalių krovinių siuntėjų ir gavėjų rinkos. Praverti sienas nelengva, kartais prireikia ir nemažai diplomatinių pastangų. Bet pastaruoju metu tarptautinės prekybos durys tarp kaimynų teritorijų pamažu vėl atsidaro ir galimių bendrauti yra. O kaip pasiekti, kad užsienio klientai norėtų naudotis Lietuvos keiliais – tai viso transporto sektoriaus sprendimų rezultatas.

Dėl pasaulinės ekonominės krizės KLASCO nuosmukis tarp uosto kompanijų 2009 metais buvo pats didžiausias, todėl efektyvumo išteklių teko ieškoti nedelsiant. Pagal sutartį su Klaipėdos geležinkelio stotimi pavyko suderinti greitesnę vagonų apyvartą, Baltarusijos klientams buvo siūloma didesnės talpos laivų priėmimo galimybė.

KLASCO vadovas Audrius Pauža sako, kad dabar žengti atgal ir atsitraukti nuo pasiekto apyvartos ribos psichologiškai būtų sunku. Baltijos šalyse KLASCO, išskyrus naftos terminalų operatorius, šiuo metu yra didžiausia universalų krovos įmonė. Pačiame Klaipėdos uoste ben-



drovė pernai susigrąžino trečdalį uosto paslaugų rinkos ir šiemet tikisi pozicijas išlaikyti.

Pernai trys bendrovės terminalai perkrovė 10,28 mln. tonų krovinių. Tai 22 proc. daugiau nei 2009 metais, arba 6,6 proc. daugiau, nei iki šiol kompanijai sėkmingesniais 2008-aisiais, kai krova siekė 9,64 mln. tonų.

A. Paužai kartais atrodo, kad kartu su tonomis proporcijomis didėja ir bendrovės atsakomybės klientams svoris. Šio verslo sėkmės raktas – komandinis darbas. Pasiekti rezultatai yra „Lietuvos geležinkeliių“ bendrovės, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Lietuvos susisiekimo ministerijos vadovybės, atsakingos už tranzito politiką, ir KLASCO suderintų veiksmų išraiška.

Susiderėti sunkiau

„Regioninė, tarpvalstybinė ir vidinė uostų konkurencija klientams sudaro galimybę derėtis dėl kiekvieno cento. Ir mes puikiai suprantame, kad krovinių tiekėjai, pasirinkę mūsų kompaniją, privalo uždirbti. Tačiau yra riba, žemiau kurių negalime kainos nuleisti, jeigu siūlome pre-

kių saugumą ir sandėliavimo kokybę, vykdome vagonų apyvartumo ir laivų grimzlés sąlygas, dėl ko jie gali suraupyti laiko ir laivo frachto išlaidų. Uosto gylis yra labai svarbus parametras mūsų partneriams, nes krovinių plukdomi į Tolimųjų Rytų, Pietų Amerikos valstybes, kuomet labai daug lemia laivo talpa. Todėl oficialus uosto kapitono leidimas prie pagrindinių KLASCO krantinių, kurios yra 14,5 metro gylio, priimti pusmetriu didesnės grimzlés laivus vertinamas kaip svarbiausias 2010 metų įvykis. Juk mums tenka konkuruoti ne tik su Rygos ir Ventspilio uostais, bet ir su pietine tranzito kryptimi – Juodosios jūros uostais,“ – aiškina A. Pauža.

Baltarusijos kalio trąšų tranzitas per Klaipėdos uostą pernai padidėjo ketvirtadaliu. Pusę kiekio perkrovė KLASCO. Nauji krantinių gyliai atskirais mėnesiais leido padidinti apyvartą 200-300 tūkst. tonų ir pasiekti rekordinę 1,1 mln. tonų krovą.

Kitaip nei visame uoste, kur statistikoje dominuoja Lietuvos prekyba, KLASCO krautų lietuviškų ir tranzitinų krovinių santykis yra atvirkštinis. Pernai vietinės prekybos dalis buvo sumažėjusi iki 30 procentų. O labiausiai išaugo



tranzitinių trąšų ir ro-ro krovinių srautas, nes KLASCO terminaluose tam sudarytos geriausios salygos uoste.

„Lietuvos grūdų eksportuotojams pernykštis sezonas buvo blogas, tačiau mes tikimės, kad derlius bus geresnis jeigu ne šiemet, tai kitamet, ir tam jau ruošiamės“, - apie trečią specializacijos kryptį sako KLASCO vadovas.

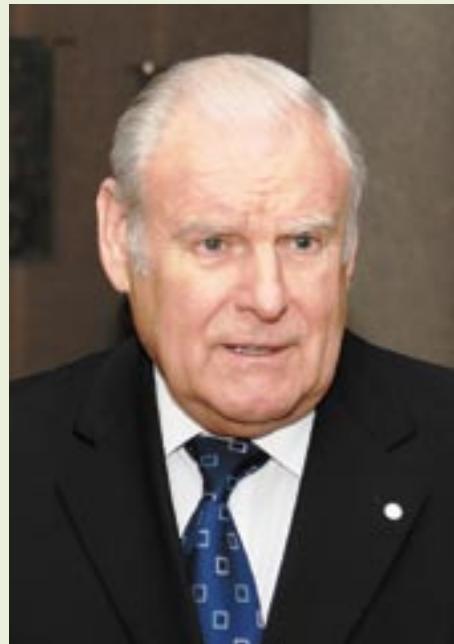
Geri veiklos rezultatai kompanijai suteikia truputę daugiau manevravimo laisvės ieškant rezervų didinti pajamas. Tačiau vos pastebėti nauji klientų poreikiai reikalauja greitos reakcijos, panašiai kaip lietuvių pamėgtose krepšinio žaidynėse – kieno rankose kamuolys, tas turi šansą laimėti.

Siekis - augti

KLASCO priklauso vienam didžiausių Lietuvoje pramonės koncernui „Achemos grupė“, kuris, kaip ir visas šalies ūkis, išgyveno sunkų laikotarpį, mažinusį vidaus vartojimą ir gamybos eksporto mastą. Daugiau kaip 30 įmonių vienijančio koncerno pajamos smuktelejo, tačiau pelnas dėl išaugusios atskirų verslo įmonių efektyvios veiklos padidėjo kelis kartus.

Anksčiau koncerno veiklos ašis buvo Jonava, azotinių trąšų gamybos bendrovė „Achema“. Prieš 12 metų davusi startą steigti koncerną ir plėsti veiklos ratą į transporto, „žaliosios“ energetikos ir viešbučių sektorius, ji vis dar sukausyta gamybos sunkumų. „Achemos“ apyvartą ir eksportą į Vakarų rinkas pernai pakrito gamtiniai dujų kainos, o atnaujinta gamyba sunkiai prognozuojama.

Pasak koncerno prezidento Bronislovo Lubio, verslo daugiasluoksnės strategija pasiteisino, skirtingo profilio įmonės apsaugo nuo paklausos svyraiui ir užtikrina ekonominį ba-



66 *KLASCO yra viena greičiausiai besivystančių ir efektyviausiai dirbanti Klaipėdos uosto krovos kompanija, - pažymi bendrovės valdybos pirmininkas Bronislovas Lubys.*

lansą. Šiuo metu veiklos ir pajamų centras persikelia į Klaipėdą, koncerno valdomas keturias uosto įmones. Šio verslo šaknys turi šimtametę prekybos uosto istoriją, KLASCO savo patirtimi maitina kitas jūrines paslaugas plėtojančias koncerno bendrovės.

„KLASCO yra viena greičiausiai besivystančių ir efektyviausiai dirbanti Klaipėdos uosto krovos kompanija, aukšto techninio lygio įmonė, aprūpinta investicijomis. Nuo to laiko, kai 1999 metais koncernas įsigijo KLASCO, čia krovos apyvarta padvigubėjo, o žmonių kiekis sumažėjo 4 kartus. Tai rodo puikią vidinę darbo organizaciją ir pasiektą optimalų darbo našumą“, - paprašytas apibūdinti KLASCO, pažymi bendrovės valdybos pirmininkas Bronislovas Lubys.

Pasak jo, perkrauti milijonai klientui nėra svarbu, rinkoje vertinama tik paslaugų kokybė. Todėl KLASCO sieks dar didesnės grimzlės prie nuomojamų krantinių ir tobolinių terminalų darbą. Šiuo metu gali būti kraunami 65-70 tūkst. tonų talpos laivai, tačiau dar neilgoje krantinių perimetro atkarpoje, tik arčiausiai uosto vartų esančiuose specializuotuose krovos kompleksuose. Pagal planą pradedamos rekonstruoti ir giliinti dar kelios krantinės, skirtos suverstiniamams bei generaliniams kroviniams.

Investicinė KLASCO vystymo programa porą metų buvo pristabdyta, bet šiuo metu vejasi grafikus. Iki rudens bus baigtas plėsti grūdų terminalas, po to prasidės biriųjų trąšų terminalo išplėtimo darbai. Bus vystomas generalinių krovinių sandelių ūkis, plečiami maisto produktų terminalai.

Penkmečio perspektyvoje KLASCO savininkai ižvelgia 15 mln. tonų ir didesnį pajėgumą. Tačiau bendrovei pasiekus 17 mln. ribą, tektų dairyti naujų krovos teritorijų už dabartinio uosto ribų. Koncernas „Achemos grupė“ turi parengę net keletą KLASCO ateities scenarijų, tačiau apsistoti prie vieno kurio neskubama. Manoma, kad transporto grandinės dalyvių planus reguliuojanti paslaugų paklausa pati ir atsirinks geriausią variantą.



Обзор грузооборота в Балтийских портах

Январь-март 2011 г.

За три месяца с.г. в Клайпедском порту перевалено 9,08 млн тонн морских грузов, общий рост объемов грузооборота по сравнению с соответствующим периодом прошлого года составил 20,8 %.

По грузообороту в портах восточного побережья Балтийского моря Клайпедский порт в январе-марте 2011 г. опередил соседние Рижский и Вентспилсский порты и лишь немногого отстал от объединенного Таллинского порта. Общий грузооборот Клайпедского порта и Бутингского терминала в январе-марте 2011 г. составил 11,08 млн т.

Наибольший прирост по объему за три месяца с.г. по сравнению с тем же периодом 2010 г. достигнут благодаря возросшей перевалке насыпных натуральных и химических удобрений (+726,5 тыс. т), грузов ропо (+262,1 тыс. т), нефтепродуктов (+185,8 тыс. т), контейнеризованных грузов (+162,3 тыс. т), жидких натуральных и химических удобрений (+140,0 тыс. т).

По группам грузов наиболее выросли (25,5 %) объемы перевалки насыпных и навалочных грузов, ко-

торых обработано 3 580,9 тыс. т (39,5 % общего грузооборота порта). Генеральных грузов стало больше на 23,2 %, всего их перевалено 2 788,8 тыс. т (30,7 %). На 13,1 % больше обработано наливных грузов, объемы этой группы составили 2 705,8 тыс. т (29,8 %).

За январь-март 2011 г. в Клайпедский порт зашло 1 622 судна, т. е. на 11,4 % или на 166 судов больше, чем за тот же период прошлого года. За этот период в порту побывало 54,9 тыс. пассажиров, что на 26,3 % больше, чем за тот же период 2010 г.

Клайпедский порт продолжает удерживать позиции лидера в перевалке контейнеризованных грузов в регионе стран Балтии. В январе-марте с.г. контейнеризованных грузов перегружено 90 970 TEU, что на 42,3 % больше, чем за тот же период прошлого года (прирост 27 053 TEU).

За рассматриваемый период общий грузооборот в портах восточного побережья Балтики составил 66 748,2 тыс. т, изменение составило +4,4 % или +2 805,1 тыс. т. На Бутингском терминале за упомянутый период перевалено 2 000,6 тыс. т нефтепродуктов.

В ПОРТО ПРИМОРСК перевалено 17 759,1 тыс. т нефти и нефтепродуктов, т. е. на 5,0 % или 973,4 тыс. т меньше, чем в

Грузооборот в Клайпедском порту по группам грузов, в тоннах

Группа грузов	Объемы		Изменение, %
	01-03 2010	01-03 2011	
Всего	7 510 405,4	9 075 457,9	+20,8
Генеральные грузы	2 263 809,4	2 788 844,0	+23,2
Насыпные и навалочные грузы	2 853 390,4	3 580 850,6	+25,5
Наливные грузы	2 393 205,5	2 705 763,3	+13,1

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, в тыс. т

Порт	Объемы		Изменение, %
	01-03 2010	01-03 2011	
Приморск	18 732,5	17 759,1	-5,0
Санкт-Петербург	11 245,6	11 805,2	+5,0
Таллин	8 481,2	9 207,1	+8,6
Клайпеда	7 510,4	9 075,5	+20,8
Рига	7 140,8	7 678,6	+7,5
Вентспилс	7 208,0	7 160,0	-0,7
Усть-Луга	2 372,5	2 692,8	+14,0
Лиепая	1 007,9	1 192,9	+18,4
Выборг	244,2	177,0	-28,0

KROVA



Baltijos uostų krovos apžvalga 2011 m. sausio–kovo mėn.

Per tris šiu metų mėnesius Klaipėdos uoste perkrauta 9,08 mln. t jūriinių krovinių, bendras krovos apimtis augimas sudarė 20,8 proc., palyginti su praėjusių metų atitinkamu laikotarpiu.

Pagal krovinių apyvartą Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose Klaipėdos uostas 2011 m. sausio–kovo mėn. aplenkė kaimyninius Rygos ir Ventspilio uostus ir itin mažai atsiliko nuo jungtinio Talino uosto. Bendra Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo krova 2011 metų sausio–kovo mėn. sudarė 11,08 mln. t.

Didžiausias prieaugis pagal apimtį per tris š. m. mėnesius, palyginti su 2010 m. atitinkamu laikotarpiu, pasiekta dėl išaugusių birių natūralių ir cheminių trąšų krovos (+726,5 tūkst. t), ro-ro krovinių (+262,1 tūkst. t), naftos produktų (+185,8 tūkst. t), konteinerizuotų krovinių

(+162,3 tūkst. t), skystų natūralių ir cheminių trąšų (+140,0 tūkst. t).

Pagal krovinių grupes labiausiai išauga (25,5 proc.) birių ir suverstiniai krovinių apimtys, kurių krauta 3 580,9 tūkst. t (39,5 proc. bendros uosto krovos). Generalinių krovinių padaugėjo 23,2 proc., iš viso jų krauta 2 788,8 tūkst. t (30,7 proc.). 13,1 proc. daugiau krauta skystų krovinių, šios krovinių grupės apimtys sudarė 2 705,8 tūkst. t (29,8 proc.).

Per 2011 m. sausio–kovo mėn. i Klaipėdos uostą atplaukė 1 622 laivai, t. y. 11,4 proc., arba 166 laivais daugiau nei per praėjusių metų tą patį laikotarpi. Keleivių per nagrinėtą laikotarpią apsilankė 54,9 tūkst., t. y. 26,3 proc. daugiau negu per atitinkamą 2010 m. laikotarpi.

Klaipėdos uostas ir toliau išlaiko konteinerizuotų krovinių krovos lyderio pozicijas Baltijos šalių regione. Š. m. sausio–kovo mėn. konteinerizuotų krovinių krauta 90 970 TEU, t. y. 42,3 proc. daugiau nei pernai per tą patį laikotarpi (prieaugis sudarė 27 053 TEU).

Per nagrinėtą laikotarpi Baltijos rytinės pakrantės uostų bendra krova sudarė 66 748,2 tūkst. t, pokytis sudarė +4,4 proc., arba +2 805,1 tūkst. t. Būtingės terminale per nagrinėjamą laikotarpi perkrauta 2 000,6 tūkst. t naftos produktų.

PRIMORSKO UOSTE perpilta 17 759,1 tūkst. t, t. y. 5 proc., arba 973,4 tūkst. t mažiau nei per

Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, tūkst. t

Uostas	Apimtis		Pokytis, proc.
	2010 01-03	2011 01-03	
Primorskas	18 732,5	17 759,1	-5,0
Sankt Peterburgas	11 245,6	11 805,2	+5,0
Talinas	8 481,2	9 207,1	+8,6
Klaipėda	7 510,4	9 075,5	+20,8
Riga	7 140,8	7 678,6	+7,5
Ventspilis	7 208,0	7 160,0	-0,7
Ust Luga	2 372,5	2 692,8	+14,0
Liepoja	1 007,9	1 192,9	+18,4
Vyborgas	244,2	177,0	-28,0

Krova Klaipėdos uoste pagal krovinių grupes, tonomis

Krovinių grupė	Apimtis		Pokytis, proc.
	2010 01-03	2011 01-03	
Iš viso	7 510 405,4	9 075 457,9	+20,8
Generaliniai krovinių	2 263 809,4	2 788 844,0	+23,2
Birieiji ir suverstiniai krovinių	2 853 390,4	3 580 850,6	+25,5
Skystieji krovinių	2 393 205,5	2 705 763,3	+13,1



январе-марте 2010 г. Сырой нефти за указанный период перевалено 16 316,5 тыс. т, нефтепродуктов - 1 442,6 тыс. т.

В ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ перевалено 11 805,2 тыс. т грузов, изменение составило +5,0 % или на 559,6 тыс. т больше, чем за тот же период 2010 года.

В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА перевалено 2 692,8 тыс. т грузов, изменение +13,5 % или +320,3 тыс. т. Наибольшую часть грузов этого порта составляет уголь (64,0 %).

В ТАЛЛИНСКОМ ПОРТУ перевалено 9 207,1 тыс. т грузов, изменение составило +8,6 % или +725,9 тыс. т. Объемы наливных грузов составляют 76,2 % грузооборота этого порта.

В объединенном Таллинском порту обслужено 1 576,8 тыс. пассажиров, изменение составило +8,5 % или +124,0 тыс. человек.

В Таллин зашло 1 702 судна, что на 108 судов больше, чем за тот же период 2010 года.

В РИЖСКОМ ПОРТУ перевалено 7 678,6 тыс. т грузов, изменение +7,5 % или +537,8 тыс. т. В 2011 году за рассматриваемый период наибольшую часть грузов составил уголь, которого было перевалено 2 950,6 тыс. т, что составило 38,4 % общего грузооборота этого порта. За январь-март 2010 г. в соседнем порту было перевалено 2 877,3 тыс. т угля, что составило 40,3 % грузооборота этого порта.

В Риге обслужен 144 761 пассажир, изменение +40,2 % или +41 535 человек.

В ВЕНТСПИЛСКОМ ПОРТУ перевалено 7 160,0 тыс. т грузов, изменение -0,7 % или -48,0 тыс. т. Наибольшую часть грузооборота этого порта составляют нефтепродукты - 52,6 %

Число пассажиров в Вентспилсском порту составило 5 543, изменение +94,7 % или +2 696 человек. Обслужено 463 судна, изменение -3,8 % или -17 судов.

В ЛИЕПАЙСКОМ ПОРТУ перевалено 1 192,9 тыс. т грузов, изменение +18,4 % или +185,0 тыс. т. Наибольшую часть грузооборота этого порта составляет зерно - 24,4 %. ■

Подготовила Ю. Клеевская по информации портов



2010 m. sausio–kovo mėn., naftos ir naftos produktų. Nafta ir naftos produktai yra pagrindiniai Primorsko uosto krovinių. Žaliasios naftos per nagrinėjamą laikotarpį per�ita 16 316,5 tūkst. t, naftos produktų – 1 442,6 tūkst. t.

SANKT PETERBURGO UOSTE krauta 11 805,2 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +5 proc., arba 559,6 tūkst. t. Daugiau nei per 2010 metų tą patį laikotarpį.

UST LUGOS UOSTE krauta 2 692,8 tūkst. t krovinių, pokytis +13,5 proc., arba +320,3 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro anglis - 64 proc.

TALINO UOSTE krauta 9 207,1 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +8,6 proc., arba +725,9 tūkst. t. Skystųjų krovinių apimtys sudaro 76,2 proc. šio uosto krovos.

Jungtiname Talino uoste aptarnauta 1 576,8 tūkst. keleivių, pokytis sudarė +8,5 proc., arba +124 tūkst. keleivių.

I Taliną iplaukė 1 702 laivai, t. y. 108 laivais daugiau, palyginti su 2010 metų tuo pačiu laikotarpiu.

RYGOS UOSTE krauta 7 678,6 tūkst. t krovinių, pokytis +7,5 proc., arba +537,8 tūkst. t. 2011 metais per nagrinėjamą laikotarpį didžiausią krovos dalį sudarė anglis, kurios buvo krauta 2 950,6 tūkst. t, tai sudarė 38,4 proc. šio uosto bendros krovos. 2010 metais per nagrinėjamą laikotarpį kaimyniniame uoste buvo krauta 2 877,3 tūkst. t anglies, tai sudarė 40,3 proc. šio

uosto bendros krovos.

Rygoje apsilankė 144 761 keleivis, pokytis +40,2 proc., arba +41 535 keleiviai.

VENTSPILIO UOSTE krauta 7 160 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė -0,7 proc., arba -48 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro naftos produktai – 52,6 proc.

Keleivių skaičius Ventspilio uoste sudarė 5 543, pokytis +94,7 proc., arba +2 696 keleiviai. Aptarnauta 463 laivai, pokytis -3,8 proc., arba -17 laivų.

LIEPOJOS UOSTE krauta 1 192,9 tūkst. t krovinių, pokytis +18,4 proc., arba +185 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro grūdai – 24,4 proc. ■

Parengė J. Klejevskaja pagal uostų informaciją.



ВИКИНГ

**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**



«TOC Asia» (Тяньцзинь)

Зита Маномайте

Пример расцвета экономики

Пятнадцатая конференция «TOC Asia» в этом году прошла в городе с современной архитектурой Тяньцзинь-Бинхай, который называют новым Тяньцзинем.

Участникам международного мероприятия Китай с гордостью представил Тяньцзинь (Tianjin) как новый пример роста и процветания страны.

Китайцы говорят, что мир увидел, какие мощные изменения в развитии произошли в Шэньчжэне (Shenzhen) и шанхайском Пудуне (Pudong). Теперь мир сможет увидеть еще один мощный план Китая – расцвет Тяньцзиня, который по решению правительства объявлен свободной экономической зоной.

В плановой экономике Китайской Народной Республики в этом году началась 12-я пятилетка, отличающаяся поистине гигантским размахом. Одна из ее целей – добиться роста импорта в Китай, сбалансировать амплитуду импорта и экспорта, поощрять внутреннее потребление.

Страна, крупнейшая в мире по численности населения (1,3 миллиарда жителей), обладает мощным потенциалом потребления, большим, чем Северная Америка и Западная Европа вместе взятые. Прогнозируют, что в 2015 году Китай даст мировому рынку 150 миллионов потребителей, годовые доходы каждого из которых составят около 40 000 долларов США.

В атмосфере таких вот экономических прогнозов и собирались участники международного мероприятия «TOC Asia».

Эти прогнозы подтвердили

основной докладчик пленарной сессии конференции, генеральный секретарь Китайского центра по торговым связям, вице-министр министерства торговли Вэй Цзяньго (Wei Jianguo), которого называют движущей силой поощрения импорта и торговли Китая. В своей программной речи он представил подробную ситуацию в цепочках глобальной логистики и ее влияние на международную логистическую политику.

Политика потребления

Большой интерес вызвали исследования Всемирного института логистики (ВИЛ), рассматривающие перспективы и логистические возможности контейнерных перевозок Китая с учетом ускоренного формирования сильного среднего класса Китая и его растущих потребностей. Основанные на цифрах исследования, которые представил президент ВИЛ Кирлан Ф. Ринг (Kieran F. Ring), не позволяют сомневаться в невероятно быстром экономическом развитии Китая.

Судя по данным прогнозов ВИЛ, в течение нескольких ближайших лет Америка уступит олимп потребления Китаю. И это не будет потребление только товаров первой необходимости. Растущую потребность Китая в предметах роскоши, словно первые ласточки, демонстрируют женщины. Китаянки наряду с россиянками уже сегодня лидируют в мире по потреблению товаров высокой моды и других предметов роскоши.

Похоже, задававшийся всего несколько лет назад вопрос, чем заполнить доставленные из Китая и выгруженные в Европе кон-

тейнеры, чтобы их не пришлось порожняком везти через всю Евразию, утрачивает актуальность.

Китай принял уверенное решение – потреблять. А когда на такой шаг решаются 1,3 миллиарда человек, дело становится воистину серьезным.

Это хорошее известие для транспортного бизнеса, и он к этому готовится. До 2012 года в крупнейших транспортных и экономических центрах Китая планируется построить 18 новых интермодальных терминалов. Ведется развитие железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

Возрождается Великий китайский канал

Большой интерес на конференции в Тяньцзине вызвал проект развития Великого китайского канала, который представил руководитель по маркетингу и логистике компании «Sime Darby. Energy&Utilities» Лай Ах Чек (Lai Ah Chek).

Великий китайский канал, как и Великая китайская стена, считается одним из чудес света, плодом человеческого разума и физических усилий. Великий канал Пекин-Ханчжоу, достигающий почти 1800 километров в длину, построен в V веке до нашей эры. Это самый длинный искусственный водный путь в мире. Он состоит из 7 разных каналов, в систему которых входят воды нескольких рек и озер. Вдоль канала расположено много городов Китая.

Так себя увековечила династия Суй, построившая крупнейшее в мире старинное ирригационное сооружение со сложной системой шлюзов.

Современные проектировщики,

инженеры и логисты продолжают деятельность своих достойных предков. В проекте, представленном Лай Ах Чеком, показаны перспективы возрождения, развития канала и его приспособления для интенсивного судоходства от Пекина до города Суджоу, который называют шелковым городом и азиатской Венецией.

Тяньцзинь – постоянно растущий порт

В заключительный день конференции участники ознакомились с одним из крупнейших в мире портов Тяньцзинь, вокруг которого расположился и быстрыми темпами расширяется город.

История, наше время и планы на будущее порта Тяньцзинь искусно продемонстрированы в огромном содержательном портовом музее. В панорамном кинозале музея был показан фильм об истории и наших днях порта Тяньцзинь, который словно затянул зрителей в интенсивный ритм жизни порта и позволил осознать объемы этого огромного транспортного центра.

В 1973 г. в Тяньцзине вступила в строй первая международная линия контейнерного судоходства, в 1980 г. был открыт первый в Китае контейнерный терминал.

Сегодня порт Тяньцзинь является крупным экономико-логистическим центром региона, соединяющим 10 провинций и муниципалитетов. Торговые контакты связывают Тяньцзинь со 160 странами и регионами, 800 портами мира. Через него проходят 115 регулярных линий контейнерных перевозок.

В 2010 г. порт Тяньцзинь обработал 413 млн т грузов. Контейнерооборот составил 10 млн TEU. ■

«Transport Week» (Гданьск)

Юлия Клеевская

Развитие идей интерmodalности

Интеграция и конкуренция в транспортном секторе в регионе Балтийского моря и Центральной и Восточной Европе – таким был девиз транспортной недели, прошедшей в польском портовом городе Гданьске 1-3 марта.

Состоявшиеся в течение трех дней три мероприятия – «Baltic Ro Ro & Ferry», «Baltic Container Conference» и «Railport Conference» – созвали в Гданьске свыше 300 представителей логистического и транспортного сектора из 15 стран, стали важнейшим транспортным событием года.

Кажется, организаторам конференции удалось претворить в жизнь ожидания участников и достичь поставленной цели – развития идей интерmodalности.

Давая обзор транспортной ситуации в регионе Балтийского моря, профессор Гданьской морской академии Мотей Матчак (Maciej Matczak) упомянул данные, зарегистрированные в инстанциях Евросоюза: размеры экспорта внутри ЕС в прошлом году составили 258,5 миллиарда евро, что на 17,9 % больше, чем в позапрошлом году. Возрос и экспорт за пределы ЕС. Его размеры – 135,9 млрд евро, что на 24,9 % больше, чем в 2009 г. Грузооборот за тот же период вырос на 9,1 %, пассажиров перевезено больше на 3,9 %.

Для портов наступают лучшие времена

Транспортную неделю открыли мер Гданьска Павел Адамович (Paweł Adamowicz), секретарь государственной инфраструктуры Анна Выпых-Наметко (Anna Wypych-Namietko) и представитель Еврокомиссии в Польше Збигнев Гнятковский (Zbigniew Gniatkowski). П.Адамович приветствовал участников, прибывших в город «солидарности и свободы», важнейший и крупнейший порт Польши.

Хотя Балтийские порты, конкурируя между собой и предлагая как можно более привлекательные условия, соперничают друг с другом за каждую тонну грузов, председатель объединяющей их Организации Балтийских портов (ВРО) Юlian Скелник (Julian Skelniak) убежден, что лучших результатов можно добиться при помощи объединенных сил всех портов и всех транспортных секторов.

«Кризис закончился, экономика оживает, грузооборот портов растет ускоренными темпами, и Балтийские порты ждет светлое будущее. Единственный предел для нас – небо», – оптимистически настроен глава ВРО.

Это подтверждают и факты: директор порта Усть-Луга Максим Широков ошеломлял участников конференции такими цифрами, как выросший на 437 процентов оборот ролкерных грузов.

Этот оптимизм поддерживает и директор по маркетингу компании «Maersk Line» Джефф Госциняк (Jeff Gosciniak), убежденный, что самая трудная пора и наибольший экономический спад уже в прошлом.

Выступивший с докладом директор Гданьского контейнерного терминала DCT Борис Вензель (Boris Wenzel) представил возможности терминала. Терминал DCT в настоящее время является единственным подобным глубоководным и самым быстрорастущим терминалом в Польше. Его проектная мощность достигает 4 млн TEU в год. На железнодорожной ветке протяженностью в километр одновременно можно разгружать и загружать целый состав. Гданьский терминал DCT открывает для Польши судоходное сообщение с Центральной и Восточной Европой.

По мнению Б.Вензеля, благодаря своему географическому положению и быстрому экономическому росту в будущем Польша станет оказывать заметное влияние на страны Европы, а Гданьский порт в ближайшие 20 лет уподобится второму Гамбургу.

Однако Польше следует больше концентрироваться на укреплении своей страны, так как, по его мнению, в 2050 году в Европе будут два крупных игрока: Польша и Турция.



«Euro-Asian Rail Freight Business» (Прага)

Миру нужен транспорт. Транспорту нужен мир

Такие идеи царили во время работы выставки и конференции, прошедших в столице Чехии 23-25 марта.

Мероприятие, прошедшее под патронатом Международного союза железных дорог (UIC), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Ассоциации международных экспедиторов Китая (CIFA), посвященное вопросам железнодорожных грузоперевозок между Европой и Азией, собрало 216 участников из 25 стран. У участников конференции была возможность заслушать 44 докладчика из 16 стран Европы и Азии.

Хотя конференция предна-

значалась для работников железнодорожных компаний, грузоотправителей, экспедиторов, особенно пользователей железнодорожного транспорта, т.е. клиентов железных дорог, в ней приняли участие и представители других транспортных секторов или крупных логистических компаний, как, к примеру, представители «VPA Logistics».

В докладах и дискуссиях обсуждались темы электронной документации, интерmodalности, конкурентоспособности.

На конференции обсуждалась и еще сравнительно новая тема: пятый вид интерmodalной транспортировки – транспортировка по трубам. Такой вид устойчивого транспорта решил бы проблему переправки опасных грузов, ускорил доставку грузов и не загрязнял бы окружающую среду.

SIL2011

BARCELONA

Logistics, more necessary than ever!

13th International Logistics and Material Handling Exhibition
9th Mediterranean Logistics and Transport Forum

From 7th to 10th June • Fira de Barcelona Gran Vía Venue (Spain)

Participating Companies 18th April 2011

A. VESPUCCI - INTERMODAL CENTRE - FREIGHT VILLAGE	DPT, PTOP	MUNDO INDUSTRIAL
ABC-PACK	DSV	OCS
ABERTIS LOGÍSTICA	DURKOPP	PICK TO LIGHT SYSTEMS
ABERTIS LOGISTICS PARK CHILE	EFACEC	PIOMBINO PORT AUTHORITY
ABERTIS LOGISTICS PARK Coslada	EISENMANN	PKW LOGISTIK IBERIA
ABERTIS LOGISTICS PARK LISBOA	EL CONSORCI DE LA ZONA FRANCA	PLATAFORMA LOGÍSTICA AQUITAIN-EUSKADI
ACTE	EMBALEX S.L. y C&S PACKAGING SUPPLIER, S.L.	PLATE- FORME D'HOURCADE- BORDEAUX COMBINE
ACTUALIDAD LOGÍSTICA	ENTREPRISE HASSANI	PLAZA - ARAGÓN LOGÍSTICA
ADDED VALUE RFID CONVERTER, S.L.	ENNAPRES	PLZF
ADIF	ESTANTERIA, S.L.	PORT AUTHORITY OF CAGLIARI
AENA / CLASA	ETS: EUSKO TRENBIDE SAREA	PORT DE BARCELONA
AEROPORTS DE CATALUNYA	EUROMEDITERRANEE	PORTS DE LA GENERALITAT
AIRMEEX	EUROPLATFORMS	PROLOGIS
AJUNTAMENT DE BARCELONA	EUSKOTREN	PROPELLER CLUB BARCELONA
AUCANTE MARITIMA	FARMA INDUSTRIAL	PROVENCE PROMOTION
ALIMARKET	FEEDPACK NEWS	PUERTA CENTRO - HERCESA
ALTIS FORMACIÓ	FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	PUERTO DE BAYONA
AMPERE SYSTEM IBERICA, S.L.	FORO INTERNACIONAL	PUERTO DE BERMEO
ANDALUCIA-SISTEMA PORTUARIO Y LOGÍSTICO	FUNDACION ICL	PUERTO DE BURDEOS
ANDSOFT	GENERALITAT DE CATALUNYA	PUERTO DE PASAJES
APARKABISA (CENTRO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA, S. A.)	GESINFLOT (TÉCNICAS DE INGENIERÍA)	PUERTOS DEL ESTADO
APPORIT	GESTIÓ D'INFRAESTRUCTURES, S.A. (GISA)	QVIUS
AR STORAGE SOLUTIONS - PACKING DIVISION	GLOBALPORTS AGENCIA EDITORIAL	REED BUSINESS INFORMATION, S.A.U.
ARABA LOGÍSTICA, S. A. (ARASUR)	GOT CARGA	RENFE
ARANCO	GROUPE IDEC	REPSOL
ARASUR	GRUPO DIARIO EDITORIAL	REVISTA ALIMENTARIA
ARSAM	GRUPO EDITORIAL MEN-CAR	SATO IBERIA
AS SOFTWARE	GRUPO EL VIGIA	SCM LOGÍSTICA ACCESIBLE
ASSOCPORTI - ITALIAN PORTS ASSOCIATION	GRUPO IBB	SECURITPARK
ATOIX	GRUPO LOGÍSTICA Y TRANSPORTE	SEFOE
AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-MONTOR	Grupo MARINMEDSA (NOATUM)	SITEP
AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN	HANDLING & STORAGE	SNCF FRÉT "ENTITÉ ESPAGNE"
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	I.S.T. 2007, SL	SNCF GECOS
BALTIC TRANSPORT JOURNAL	IBERCARGO / IBERIAN STEEL	SOLRED, S.A.
BALYD	IDE	SSI SCHÄFER
BILBAO AIR	IFERCAT	STORPACK ESPAÑA, S.L.
BLUEBOTICS	ITEM FORMACIÓN	SYSTEM LOGISTICS
BNP PARIBAS LOGÍSTICA	INFOTRANS, S.L.	TABASA
BNP PARIBAS REAL ESTATE	INSTITUT CATALÀ DEL SÒL	TECNIFOOD
C DE COMUNICACIÓN CUADERNOS DE LOGÍSTICA	INTEREMPRESAS	TELEROUTE
C. T. BENAVENTE	INTERMEC	TERMÓMETROS INDUSTRIALES BERMAN, S.L.
C. T. IRUN	INTERROLL ESPAÑA, S.A.	TimoCom Soft- und Hardware GmbH
C. T. MÁLAGA	ISTANBUL CHAMBER OF COMMERCE	TOMTOM
C. T. PAMPLONA	ITENE	TOOLSGROUP
C. T. SEVILLA	ITI - INSTITUTO TECNOLÓGICO DE INFORMÁTICA	TOP MANAGEMENT
CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA	JC TRANS	TOPSYSTEM SYSTEMHAUS
CASTELLÓN MARÍTIMA	JEBEL ALI FREE ZONE (JAFZA)	TOPTRANSPORTE
CATREGEN	JOBTRANSPORTES - Web de Empleo	TRADISA
CCI MARSEILLE PROVENCE	JSV, INFORMACIÓN EN MOVIMIENTO	TRANS BAOUCHI ALGERIE
CEF MOUGUERRE (BAYONA)	JURA MOPE SEA	TRANSFORMADOS TORRES MARTÍ, S.L. - GRUPO TATOMA
CHEP	KIVNON LOGÍSTICA, S.L.	TRANSICS
CHRONOEXPRESS	KNAPP AG	TRANSKAL
CILSA	KNIGHT FRANK	TRANSPORTE X0
CIMALSA	KONECRANES AUSÍO	TRANSPORTWEEKLY
CLUSTER PACA LOGISTIQUE	KUEHNE + NAGEL	TUSCAN LOGISTICS PLATFORM
COBRA	LD LINES	ULMA HANDLING SYSTEMS
COGNEX	LEGRO	UNIONE INTERPORTI RIUNITI
COLDWAY SA	LFRUTER - ADAIA	UNIPORT BI RAO
COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE	LIVORNO CHAMBER OF COMMERCE	UNIVERSITY OF CAGLIARI - CIREM
CONCEPTUAL KLT	LIVORNO PORT AUTHORITY	VALENCIA MARÍTIMA
CONEXIÓN	LOGISNET- MARGE BOOKS	VAUCLUSE DEVELOPPEMENT
CORREO DE LA CONSTRUCCIÓN	LOGÍSTICA HOJE	VEINTIEPES.COM
CORREOS - GRUPO CORREOS	LOGÍSTICA INTEGRAL	VGG APLICACIONES, S.C.P.
CTC EXTERNALIZACIÓN	LOGÍSTICA PROFESIONAL (GRUPO TECNIPUBLICACIONES)	VIA, PROMOCIÓN DEL AEROPUERTO DE VITORIA, S. A.
CTV (CENTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL DE VITORIA)	LORRY-RAIL LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS	VILA FAMYP, S.L.
CUADERNOS DE LOGÍSTICA	LYL INGENIERIA	VITRONIC
CUBIC 33	MAN INDUSTRIAS TEIXIDO	VOLUM LOGISTICS (Jumbotrol)
CUBSCAN	MANUTENCION Y ALMACENAJE	WTRANSNET
DAMLER FLEETBOARD GmbH	MARINA DI CARRARA PORT AUTHORITY	WWW.MERCADOINDUSTRIAL.BIZ
DEMATIC	MÓN EMPRESARIAL	ZAISSA
DESCARTES SYSTEMS GROUP	MONEDA ÚNICA	ZAL - BARCELONA
DHL SUPPLY CHAIN	MOSELLE DEVELOPPEMENT	ZAL - GRAN EUROPA AZUQUECA
DISTRICENTER, S.A. (HOLDING M. CONDEMINAS)	MOVILOC	ZAL - SEVILLA
DISTRISORT	MRW	

REGISTER NOW: www.silbcn.com and get your FREE PROFESSIONAL BADGE



„TOC Asia“ (Tiandžinas)

Zita Manomaite

Ekonominikos klestėjimo pavyzdys

Penkioliktoji „TOC Asia“ konferencija šiemet vyko naujuoju Tiandžinu vadinamame Tianjin-Binhai, moderniaime šiuolaikinės architektūros mieste.

Tarptautinio renginio dalyviams Kinija su pasidžiaivimu pristatė Tiandžiną kaip naują šalies augimo ir klestėjimo pavyzdį.

Kinai sako, kad pasaulis jau pamatė, kokie galimi plėtros pokyčiai yra įvykę Šendženo (Shenzhen) ir Šanchajaus Pudonge. Dabar pasaulis galės pamatyti dar vieną galingą Kinijos planą – Tianjin, kuris vyrlausybės sprendimui yra paskelbtas laisvaja ekonominė zona, suklestėjimą.

Planinėje Kinijos ekonomikoje šiemet prasidėjo 12-asis penkmetis, kurio užmojai išties yra didžiuliai. Vienas iš jų – siekti importo į Kiniją augimo, subalansuoti importo ir eksporto amplitudę, skatinti vidaus vartojimą.

Pagal populiaciją didžiausia pasauliye, 1,3 milijardo gyventojų turinti šalis yra galinges vartojimo potencialas, didesnis nei Šiaurės Amerika ir Vakarų Europa kartu pačius. Prognozuojama, kad 2015 metais Kinija pasaulinei rinkai duos 150 milijonų vartotojų, kurių kiekvieno metinės pajamos sieks apie 40 000 JAV dolerių.

Štai į tokiomis ekonominėmis prognozėmis tvyrančią atmosferą rinkosi tarptautinio renginio „TOC Asia“ dalyviai.

Šias prognozes patvirtino ir svarbiausias konferencijos plenarinės sesijos pranešėjas, Kinijos importo skatinimo ir prekybos varomaja jėga vadinamas Vei Cianguo (Wei Jianguo), Kinijos prekybos ryšių centro generalinis sekretorius, Prekybos ministerijos viceministras. Savo programinėje kalboje jis pateikė išsamią globaliosios logistikos grandinių situaciją ir jos įtaką

tarptautinei logistikos politikai.

Vartojimo politika

Didelio susidomėjimo sulaukė Pasaulinio logistikos instituto (PLI) tyrimai, nagrinėjantys Kinijos konteinerinių gabeminių perspektyvas ir logistines galimybes, atsižvelgiant į spartą Kinijos stiprios viduriniosios klasės formavimąsi ir jos augančius poreikius. Skaičiais paremti tyrimai, kuriuos pristatė PLI prezidentas Kyranas F. Ringas (Kieran F. Ring), neleidžia abejoti nepaprastai sparčiu Kinijos ekonominis augimas.

PLI prognoziu duomenimis, per ateinančius pastaruosius metus vartojimo olimpą Amerika užleis Kinijai.

Ir tai nebus vien pirmojo būtinumo prekių vartojimas. Augant Kinijos poreikį prabangos prekėms tarsi pirmosios kregždės rodo moterys. Kinės kartu su rusėmis jau dabar pirmauja pasaulyje aukštosios mados ir kitų prabangos prekių poreikiu ir turėjimu.

Atrodo, jog dar tik prieš kelierius metus keltas klausimas, kuo užpildyti Europoje iškrautus iš Kinijos atgabentus konteinerius, idant netekštūjimais per visą Euraziją dardėti tuštiems, praranda aktualumą.

Kinija priėmė ryžtingą sprendimą – vartoti. O kai tokiam žingsniui ryžtasi 1,3 milijardo gyventojų, reikalas tampa tikrai rimtas.

Tai gera žinia transporto verslui, ir jis tam ruošiasi. Iki 2012 metų stambiausiuose Kinijos ekonominikos ir transporto centruose planuoja pastatyti 18 naujų intermodalinių terminalų. Vystomas geležinkelis, žemės ir vandens kelių transportas.

Atgimsta Didysis Kinijos kanalas

Tiandžinė konferencijoje didelio susidomėjimo sulaukė „Sime Darby, Energy&Utilities“

rinkodaros ir logistikos vadovo Lai Ah Chek pristatytas Didžiojo Kinijos kanalo išvystymo projektas.

Didysis Kinijos kanalus, kaip ir Didžioji kinų siena, yra laikomas vienu iš pasaulio stebuklų, žmogaus proto ir fizinių pastangų vaisius. Didysis Pekino-Hangdžou kanalus, kurio ilgis beveik 1800 kilometrų, pastatytas V amžiuje iki mūsų eros. Tai yra ilgiausias dirbtinis vandens kelias pasaulyje. Jis sudarytas iš 7 skirtinų kanalu, i kurių sistemą įeina kelių upių ir ezerų vandenys. Palei kanalą yra įsikūrę daug Kinijos miestų.

Pastačiusi didžiausią pasaulyje senovinį irigacijos įrenginį su gana sudėtinga šliuzų sistema, taip save įamžino Sui dinastija.

Dabartiniai projektuotojai, inžinieriai ir logistai tėsiai savo garbingą protėvių veiklą. Lai Ah Chek pristatytame projekte parodytos kanalo atgaivinimo, išvystymo ir pritaikymo intensyviai laivybai nuo Pekino iki šilko miestu ir Azijos Venecija vadinamo Sudžau bei iki Hangdžou miestų perspektyvos.

Tiandžinas – nuolat augantis uostas

Baigiamają konferencijos dieną dalyviai buvo supažindinti su vienu iš didžiausių pasaulyje Tiandžinė uostu, aplink kurį yra įsikūręs ir smarkiai plečiasi miestas.

Tiandžinė uosto istorija, dabartis ir ateities vizijos sumanai pademonstruoti didžiuliame prabangiame uosto muziejuje. Apvalioje muziejaus kino salėje ant visų sienų parodytas filmas apie Tiandžinė uosto istoriją ir dabartį žiūrovus tarsi įsuko į intensyvų uosto gyvenimo ritmą ir leido suvokti šio didžiulio habo apimtis.

1973 metais Tiandžinė pradėjo veikti pirmoji tarptautinė konteinerių laivybos linija, 1980 metais atidarytas pirmasis Kinijoje konteinerių terminalas.

Dabar Tiandžinė uostas yra stambus regiono ekonominis ir logistikos centras, jungiantis 10 provincijų ir municipalitetų. Prekybiniais ryšiais Tiandžinas susijęs su 160 šalių bei regionų ir 800 pasaulio uostų. Per jį eina 115 reguliarių konteinerių gabemimo linijų.

2010 metais Tiandžinė uostas perkrovė 413 mln. tonų krovinių. Konteinerių krova siekė 10 mln. TEU.



„Transport Week“ (Gdanskas)

Julija Klejevskaja

Intermodalumo idėjų plėtra

Integracija ir konkurencija transporto sektoriuje Baltijos jūros regione ir Vidurio bei Rytų Europoje – toks buvo Lenkijos uostamiestyje Gdańskė kovo 1-3 dienomis vykusios transporto savaitės moto.

Per tris dienas įvykę trys renginiai „Baltic Ro Ro & Ferry“, „Baltic Container Conference“ ir „Railport Conference“, į Gdańską sukvietę per 300 logistikos ir transporto sektorius atstovų iš 15 šalių, tapo vienu reikšmingiausiu metų transporto įvykiu.

Konferencijos organizatoriams, atrodo, pavyko įgyvendinti dalyvių lūkesčius ir pasiekti užsibrėžto tikslų – intermodalumo idėjų plėtrą.

Apžvelgdamas Baltijos jūros regiono transporto situaciją, Gdynės jūrų akademijos profesorius Motiejus Matczakas (Maciej Matczak) paminėjo Europos Sajungos (ES) institucijose užregistruotus duomenis, kad pernai eksporto vertė ES viduje sudarė 258,5 milijardo eurų, t.y. 17,9 proc. daugiau negu užpernai. Padidėjo ir eksportas už ES ribų. Jo vertė – 135,9 mlrd. eurų, t.y. 24,9 proc. daugiau nei užpernai. Krova per tą patį laikotarpį padidėjo 9,1 proc., keleivių pervažta 3,9 proc. daugiau.

Uostams- geresni laikai

Transporto savaitę pradėjo Gdańskė miesto meras Paweł Adamovičius (Paweł Adamowicz), Ana Vyypch-Namiotko (Anna Wypych-Namiotko), valstybės infrastruktūros sekretorė, ir Zbignevas Gniatkovskis (Zbigniew Gniatkowski), Europos Komisijos atstovas Lenkijoje. P. Adamovičius pasveikino dalyvius, atvykusius į „solidarumo ir laisvės“ miestą, svarbiausią iš didžiausių Lenkijos uostų.

Nors Baltijos uostai, konkuroidami tarpusavyje ir siūlydami kiek įmanoma patrauklesnes sąlygas, kaunasi dėl kiekvienos krovinių tonos, juos viejinančios Baltijos uostų organizacijos (BPO) pirmmininkas Julianas Skelnikas (Julian Skelnik) įsitikinės, kad geriausiu rezultatu galima pasiekti sutelktinis visų uostų ir visų transporto sektorių jėgomis.

„Krizė baigėsi, ekonomika atsigauja, uostų krova sparčiai kyla, ir Baltijos uostų laukia šviesi ateitis. Vienintelė riba mums yra dangus“, - taip optimistiškai nusiteikės yra BPO vadovas.

Tai patvirtina faktai: Ust Lugo uosto direktorius Maksimas Širokovas (Maksim Širokov) konferencijos dalyvius stublino tokiai skaiciuais, kaip 437 procantais išaugusi ro-ro krovinių krova.

Ši optimizmą palaiko ir „Maersk Line“ rinkodaros direktorius Džefas Gosciniaikas (Jeff Gosciniaik). Jis įsitikinės, kad sunkiausias metas ir didžiausias ekonomikos nuosmukis jau praeityje. Tai buvo 2009 metai.

Pranešimą skaitės Gdańskė DCT konteinerių terminalo direktorius Borisas Venzelis (Boris Wenzel) priestate terminalo galimybės. DCT terminalas šiuo metu yra vienintelis tokio pobūdžio giliavandeninis, sparčiausiai augantis terminalas Lenkijoje. Jo projektinis pajėgumas iki 4 mln. TEU per metus. Kilometro ilgio geležinkelio atkarpoje vienu metu galima iškrauti ir pakrauti visą traukinio sąstačą. Gdańskė DCT terminalas atveria Lenkijai laivybos kelius su Vidurio bei Rytų Europoje.

B. Venzelio manymu, ateityje dėl savo geografinės padėties ir spartaus ekonominio augimo Lenkija darys nemažą įtaką Europos šalims, o Gdańskė uostas per ateinančius 20 metų taps tarsi antruoju Hamburgo.

Tačiau Lenkija turėtų labiau koncentruotis į savo šalies stiprinimą, nes, jo manymu, 2050 metais Europoje bus du stambūs žaidėjai: Lenkija ir Turkiya. ■



„Euro-Asian Rail Freight Business“ (Praha)

Pasauliui reikia transporto. Transportui reikia pasaulio

Tokios idėjos tvyrojo kovo 23-25 dienomis Čekijos sostinėje Prahoje vykusios parodos ir konferencijos metu.

Tarptautinės geležinkelio sąjungos (UIC), Geležinkelijų bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) bei Tarptautinės ekspeditoriorių organizacijos (CIFA) globojamas renginys, skirtas krovinių gabėjimo geležinkeliais tarp Europos ir Azijos klausimams, surinko 216 dalyvių iš 25 šalių. Konferencijos dalyviai turėjo galimybę išklausyti 44 pranešėjų iš 16 Europos ir Azijos šalių.

Nors konferencija buvo skirta geležinkeliių įmonių darbuotojams, krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, ypač geležinkelijų transporto vartotojams, t.y. geležinkelijų klientams, joje dalyvavo ir kitų transporto sričių atstovai ar stambių logistikos kompanijų, kaip pavyzdžiu „VPA Logistics“, atstovai.

Pranešimuose ir diskusijose buvo svarstomas elektroninės dokumentacijos, inter modalumo, konkurencingumo temos.

Konferencijoje aptarta ir dar palyginti nauja tema – penktoji intermodalinio transportavimo rūšis – transportavimas vamzdžiais. Tokia tvaraus transporto rūšis išspręstų pavojingu krovinių gabėjimo problemą, pagreitintų krovinių pristatymą ir neterštą aplinkos. ■

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

www.jazz.lt

Klaipėda Theater square

3-4
June



XVII
KLAIPĖDA
CASTLE
JAZZ
FESTIVAL
2011



GOOD MUSIC FOR GOOD PEOPLE

Klaipėda Summer Stage

5 June



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

Young Jazz Wave 2011

A unique event - the biggest jazz choir ever!

PATRON



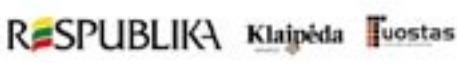
GENERAL SPONSOR



GRAND SPONSORS



MEDIA SPONSORS



SPONSORS



FESTIVAL PARTNER





На фоне всемирного беспокойства из-за изменения климата, пропаганды надежного и экологичного транспорта, когда даже на международных мероприятиях Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) с серьезными лицами предлагают отказаться от автомобилей, пересесть на велосипеды или ходить пешком, а грузы перевозить не на загрязняющих природу теплоходах, а на парусниках, большие парусники и яхты, которые зайдут в Клайпедский порт (Литва) нынешним летом, действительно привлекут много внимания и заинтересованных взглядов.

Регата «The Culture 2011 Tall Ships Regatta» – в честь города Турку

После успешного мероприятия «The Tall Ships Races 2009» в этом году Клайпеда снова готовится принять парусный флот.

18-21 августа в Клайпеде пройдет одно из крупнейших парусных мероприятий в Балтийском море – «The Culture 2011 Tall Ships Regatta».

История, романтика и приключения под парусами

Международная организация учебных парусников («Sail Training International») организует эту необычную регату «The Culture 2011 Tall Ships», чтобы отметить год финского города Турку как культурной столицы Европы. «The Culture 2011 Tall Ships Regata» пройдет после мероприятия «The Tall Ships Races 2011» и таким образом продлит сезон фестивалей больших парусников до сентября.

Клайпеда (Литва) и Гдыня (Польша) договорились объединить силы с Турку (Финляндия) и организовать два этапа регаты, в которых будет важен не только азарт гонок, но и культура этих трех стран, и самобытность городов, принимающих регату. Регата больших парусников начнется в Клайпеде, отсюда флот направится в Турку, а оттуда – в Гдыню.

В Клайпеде парусники побывают 18-21 ав-

густа, в порту Турку – 26-28 августа, в Гдыне – 2-5 сентября.

История «The Tall Ships Races»

История регаты «The Tall Ships' Races», которая раньше называлась «Cutty Sark», уходит в 1872 год. Тогда в свой первый рейс вышел легендарный английский трехмачтовый парусник «Cutty Sark», который называют самым быстрым парусным судном конца XIX в. – начала XX в.: достигнутый им рекорд скорости – дойти из Австралии в Англию за 69 дней.

Парусник, длина корпуса которого составляла 85,34 м, ширина – 10,97 м, грузоподъемность – 2133 тонн, перевозил чай из Китая, шерсть из Австралии, джут с Филиппин.

Своебразные состязания парусника «Cutty Sark» и его конкурента «Termophylae» на-



чались именно на «чайном» и «шерстяном» путях, когда «Cutty Sark» постоянно обгоняла своего конкурента. Интерес капитанов, судовладельцев и рядовых граждан к гонкам парусников в Англии тех времен уже достиг того уровня, когда заключались пари на корабль с грузом, который первым придет в порт.

Парусник «Cutty Sark» («короткая рубашка») назван именем одной из героинь эпической поэмы «Том О'Шантэр» шотландского поэта Роберта Бернса – юной ведьмы, одетой лишь в короткую рубашку.

Из нескольких сотен парусников, бороздивших моря и океаны в XVII – XVIII вв., до наших дней сохранился только этот. Он в качестве музея с 1957 г. стоит в сухом доке в Гринвиче, Лондон.

В 1938 г. в Стокгольме был организован первый слет учебных парусников и учрежден Северо-Европейский союз учебных парусников (по примеру основанного в 1936 г. в Париже престижного общества капитанов «Amicale Internationale des Capitaines au Long Course Cap-Horniers»). Эту инициативу заглушила война, и лишь через 10 лет после войны работу возобновило британское Адмиралтейство: была учреждена ассоциация учебных парусников «Sail Training Association» (STA), которую в 2002 году сменила новая организация «Sail Training International» (STI).

В 1956 году в организованной 750-мильной регате от бухты Торбей в Южной Англии до Лиссабона приняли участие 22 парусника из 11 стран. Регата вызвала огромный интерес, и ее организаторы решили превратить мероприятие в традиционный летний праздник, проходящий раз в два года. В 1958 г. в гонках от Бреста (Франция) до Ла-Корунны (Испания) участвовали 17 судов из 12 стран.

«Sail Training Association» должна была заботиться о том, чтобы большие парусники не исчезли. Было решено, что регата должна

стать не только спортивным, но и культурным мероприятием, пропагандирующим парусный спорт, побуждающим молодежь испытать свои силы в море и укрепляющим дружбу между яхтсменами-любителями и профессионалами разных стран.

Спустя несколько лет регата стала такой популярной, что ее начали проводить во всем мире. Флот «The Tall Ships Races» вырос от 22 судов в 1956-м до более 100 участников в последние годы.

«The Tall Ships Races» оказала большое влияние на две мировые тенденции: основание ассоциаций учебных парусников во всем мире и появление множества других регат, праздников и фестивалей, связанных с парусными судами. Подсчитано, что в настоящее время в Европе ежегодно проходит свыше 200 морских фестивалей, главным акцентом которых являются традиционные парусные суда. Самым примечательным из таких мероприятий остается «The Tall Ships Races».

Учрежденная в 2002 г. организация «Sail Training International» (STI) объединяет более 20 национальных организаций в таких странах, как Австралия, Бельгия, Канада, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Ирландия, Италия, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Испания, Швеция, США, Великобритания и др. Литовская ассоциация обучения хождению под парусами принята в эту международную семью в 2007 г. STI организует «The Tall Ships Races» каждый год в разных морях, однако всегда они проходят на трех отрезках между портами четырех разных государств. Главный приз регаты, за который борется экипаж каждого судна – серебряная модель парусника «Cutty Sark», который символизирует цель регаты: сотрудничество и дружба между людьми, состоящими в судовых экипажах.

Традиционно первый этап регаты «The Tall

Ships' Races» – гонки между двумя портами, второй – свободный переход в другой порт, во время которого суда не состязаются, обмениваются членами экипажей, третий этап – гонки в последний порт. В каждом из портов, принимающих гонки, в течение 4 дней проходит праздник: встречи, приемы, концерты, церемонии награждения, спортивные соревнования и другие мероприятия. Кульминацией мероприятия принимающего города становится парад экипажей по улицам города и парад парусников, покидающих порт и выходящих в море. В регате участвуют парусные суда любого типа и возраста (длиннее 9,14 м), которые подразделяются на несколько классов: класс А – все суда с прямым парусным вооружением общей длиной более 40 метров (напр., баркентина, бриг, бригантина и д.); класс В – суда с традиционным парусным вооружением с длиной менее 40 метров (обычно с гафельными парусами); класс С – суда с современным (бермудским) парусным вооружением с длиной менее 40 метров, не несущие спинакер; класс D – суда с современным парусным вооружением, несущие спинакер.

Основное условие для судов, принимающих участие в регате, – не менее половины экипажа должна составлять молодежь в возрасте от 15 до 25 лет. Благодаря этому достигается основная цель STI – посредством хождения под парусами воспитывать молодых людей разных национальностей, вероисповеданий и социальных слоев, предоставить им новый опыт и возможность, работая в команде, преодолеть преподносимые морем физические, эмоциональные испытания, поощрять дружбу народов.

За эти усилия STI в 2008 году была представлена к Нобелевской премии мира. ■

Подготовлено по информации «The Culture 20-11 Tall Ships Regatta»



Istorija, romantika ir nuotykiai po burėmis

Kai pasaulis rimitai susirūpinęs dėl klimato kaitos, tvaraus ir ekologiško transporto propagavimo, kai net tarptautiniuose Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) renginiuose rimtu veidu siūloma atsisakyti automobilių, sėsti ant dviračių arba kulniuoti pėsčiomis, o krovinius gabenti ne aplinką teršiančiais motorlaiviais, o vėjo genamais burlaiviais, šiu metų vasarą į Klaipėdos uostą (Lietuva) atplaukiantys didieji burlaiviai ir jachtos tikrai sulauks daug dėmesio ir susižavėjusių žvilgsnių.

„The Culture 2011 Tall Ships Regatta“ - Turku miesto garbei

Po sėkmeho „The Tall Ships Races 2009“ renginio šiemet Klaipėda vėl ruošiasi priimti burinių laivyną.

Rugpjūčio 18-21 dienomis Klaipėdoje vyks vienas išpūdingiausių buriavimo renginių Baltijos jūroje – „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“.

Tarptautinė buriavimo mokymo organizacija („Sail Training International“) organizuoja šią neįprastą „The Culture 2011 Tall Ships“ regatą, kad pažymėtų Suomijos Turku miesto, kaip Europos kultūros sostinės, metus. „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“ vyks po „The Tall Ships Races 2011“ renginių ir taip prates didžiųjų burlaivių festivalių sezoną iki rugsėjo mėnesio.

Klaipėda (Lietuva) ir Gdynė (Lenkija) sutarė sujungti jėgas su Turku (Suomija) miestu ir surengti du lenktynių etapus, kuriuose svarbus ne vien lenktynių azartas, bet ir šių trijų šalių kultūra bei regata priimantčių miestų savitumas. Didžiųjų burlaivių regata prasidės Klaipėdoje, iš kurios laivynas lenktyniaus iki Turku, o tuomet iki Gdynės miesto.

Klaipėdoje burlaiviai lankysis rugpjūčio 18-21, Turku uoste – rugpjūčio 26-28, Gdynėje – rugsėjo 2-5 dienomis.

„The Tall Ships Races“ istorija

Regatos „The Tall Ships Races“, anksčiau vadintos „Cutty Sark“ vardu, istorija siekia 1872 metus. Tada į savo pirmajį reisą išplaukė legendinis anglų tristriebis burlavis „Cutty Sark“, tituluoamas greičiausiu XIX a. pabaigos – XX a. pradžios burlaviui: jo pasiektais greičio rekordas – iš Australijos į Angliją – per 69 dienas.

Burlavis, kurio korpuso ilgis 85,34 m, plotis 10,97 m, keliamoji galia 2133 tonos, vežojo arbatą iš Kinijos, vilnų iš Australijos, džutą iš Filipinų.

Savotiškos burlavio „Cutty Sark“ ir jo konkurento „Termophylae“ varžybos prasidėjo būtent „arbatos ir vilnos keliuose“, kuomet „Cutty Sark“ nuolat lenkdavo savo konkurentą. Kapitonų, laivų savininkų bei paprastų piliečių susidomėjimas burlaviių lenktynėmis tuo metu Anglijoje jau buvo pasiekęs lažybų dėl greičiausiai į uostą atplauksiantių krovinius gabenantčių laivų lygi. „Cutty Sark“ („Trumpi marškiniai“) laivas pavadintas škotų kilmės poeto Roberto Bernso epinės poemos „Tomas O’Santeris“ vienos iš herojų – jaunos greitos raganos, apsirengusios tik trumpais marškineliais, – vardu.

Iš kelių šimtų XVII – XVIII amžiuje plaukiojusių burlaviių iki šių dienų išliko tik šis vienas. Kaip muzejus, jis nuo 1957 m. stovi sausame doke Grinviče, Londone.

1938 m. Stokholme buvo surengtas pirmasis mokomųjų burlaviių sąskrydis ir isteigta Šiaurės Europos mokomųjų burlaviių sajunga (1936 m. Prancūzijoje įkurtos prestižinės kapitonų draugijos „Amicale Internationale des Capitaines au Long Course Cap-Horniers“ pavyzdžiu). Ši iniciatyva buvo nuslopinta kar, ir tik, praėjus 10 metų po karo, darbą atgaivino britų admiralietas: buvo įkurta mokomųjų burlaviių

asociacija „Sail Training Association“ (STA), kurią 2002 metais pakėtė nauja organizacija „Sail Training International“ (STI).

1956 metais STA surengtoje 750 mylių regatoje nuo Tor Bay įlankos Pietų Anglioje iki Lisabonos dalyvavo 22 burlavai iš 11 šalių. Regata sulaukė didžiulio susidomėjimo, ir jos organizatoriai nusprendė renginių paversti tradicine vasaros švente, vykstančia kas antri metai. 1958 m. lenktynėse iš Bresto (Prancūzija) iki La Korunjos (Ispanija) plaukė 17 laivų iš 12 šalių.

„Sail Training Association“ turėjo rūpintis, kad didieji burlaiviai neišnyktų. Buvo nuspresta, kad regata turėtų būti ne vien sportinis, bet ir kultūrinis renginys, populiarinantis buriavimą, skatinantis jaunimą išmieginti savo jėgas jūroje ir stiprinantis draugystę tarp įvairių šalių buriuo-





tojų mėgėjų bei profesionalų.

Praėjus keleriems metams regata tapo tokia populiarė, kad ją pradėta rengti visame pasaulyje. „The Tall Ships Races“ laivynas išauga nuo 22 laivų 1956-aisiais iki daugiau nei 100 dalyvių pastaraisiais metais.

„The Tall Ships Races“ padarė didelę įtaką dviem pasaulinėms tendencijoms: nacionalinių burinimo mokymo asociacijų iškūrimui visame pasaulyje ir daugybės kitų regatų, švenčių bei festivalių, susijusių su buriniais laivais, atsiradimui. Skaičiuojama, jog šiuo metu Europoje kasmet vyksta daugiau nei 200 marinistinių festivalių, kurių pagrindinis akcentas yra tradiciniae buriniae laivai. Žymiausias iš tokių renginių išlieka „The Tall Ships Races“.

2002 m. įkurta organizacija „Sail Training International“ (STI) vie-

nija daugiau nei 20 nacionalinių organizacijų tokiose šalyse kaip Australija, Belgija, Kanada, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Airija, Italija, Latvija, Olandija, Norvegija, Lenkija, Portugalija, Rusija, Ispanija, Švedija, JAV, Didžioji Britanija ir kt. Lietuvos buriavimo mokymo asociacija į šią tarptautinę šeimą priimta 2007 metais. STI regata „The Tall Ships Races“ organizuoja kiekvienais metais vis kitose jūrose, tačiau jos visur vyksta trijose atkarpose tarp keturių skirtingų valstybių uostų. Pagrindinis regatos prizas, dėl kurio kovoja kiekvieno laivo igula, yra sidabrinis burlaivio „Cutty Sark“ modelis, kuris simbolizuoja regatos tikslą – bendradarbiavimą ir draugystę tarp laivų igulose esančių žmonių.

Tradiciškai pirmasis „The Tall Ships Races“ regatos etapas – lenk-

tynės tarp dviejų uostų, antrasis – laisvas perplaukimasis į kitą uostą, kurio metu laivai nelenktyniauja, keičiasi igulų nariais, trečasis etapas – varžybos į paskutinį uostą. Kiekviename iš lenktynės priimanti uostą 4 dienas vyksta šventė: susitikimai, priėmimai, koncertai, apdovanojimų ceremonija, sporto varžybos ir kiti renginiai. Priimantčio miesto renginio kulminacija tampa igulų paradas miesto gatvėmis ir uostą paliekančiu, į jūrą išplaukiančiu burlaivių paradas. Regatoje dalyvauja bet kokio tipo ir amžiaus burinai laivai (ilgesni nei 9,14 m), kurie skirtomi į kelias klasės: A klasė – visi laivai skersinėmis burėmis, didesni nei 40 metrų (pvz., barkentinos, brigai, brigantinos ir kt.); B klasė – tradicinio apiburinimo laivai, trumpesni nei 40 m (pa- prastai su gafelinėmis burėmis); C

klasė – modernaus (bermudinio) burių tipo laivai, mažesni nei 40 m ir nenaudojantys spinakerių; D klasė – modernaus apiburinimo laivai, naudojantys spinakerius.

Pagrindinė salyga regatoje dalyvaujantiems laivams – ne mažiau nei pusę igulos turi sudaryti jaunimas nuo 15 iki 25 metų. Taip pasiekiamas pagrindinis STI tikslas – buriuojant ugdyti skirtingų tautybų, religijų ar socialinių sluoksnių jaunus žmones, suteikti jiems naujos patirties ir galimybę dirbant komandoje įveikti jūrų pateikiamus fizinius, emocinius iššūkius bei skatinti tautų draugystę.

Už šias pastangas 2008 metais STI organizacija buvo nominuota Nobelio Taikos premijai.

Parengta pagal „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“ informaciją



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



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
International Air Rail Organization
Joining Railways Joining Airports

Partners:

AWARDS
INTERNATIONAL

DEADREADY
PRODUCTIONS

cga moving customers



Media Partners

red partner **transportweekly**

JETRA HOPE SEA

AVIATION CAREERS

RM
SOLUTIONS

VPA LOGISTICS

THE GLOBAL ADVANTAGE



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

VPA LOGISTICS

Kairiu 1A

LT-95366 Klaipeda

Lithuania, Europe

Ph +370 698 31071

+370 611 41007

fax +370 46 412901

office@vpalogistics.eu

www.vpalogistics.eu

ON THE CROSSROADS OF MAJOR TRANSPORTATION ROUTES TO THE WORLD

