



国际商业杂志



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS



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

The Baltic Sea – gateway to Eurasia

波罗的海 – 欧亚门户



Балтийское
море – ворота
в Евразию

Baltijos jūra –
vartai į Euraziją

The Baltic Sea – gateway 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



KLAIPĖDOS MOKSLO IR
TECHNOLOGIŲ PARKAS

Klaipeda Science and Technologies Park



Logistics company VPA Logistics



Honorary Consul of
Kazakhstan in Klaipeda



Klaipeda University



Klaipeda Culture Communication Centre



Lithuanian and Kazakhstani logistics
company TL NIKA Group



Association Baltic valley



VIV Foundation - Europe - Riga
Equal opportunities for all



Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania



Embassy of Kazakhstan in Lithuania



Ministry of Transport and Communications
of the Republic of Lithuania

Gold sponsor



Friends of
the Event



Sponsors



Media partners



Klaipeda State Seaport Authority

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura
is issued since 1935

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

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

Development Director
Liana Mogisaite
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@tnlnika.kz

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

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

The issue illustrated by:
Algis Kubaitis, Valerij Gulbas,
Milda Manomaityte
Ina Sidlauskienė

Cover by
Vytas Karaciejus

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

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

CONTENTS • 内容

3 Publisher's word

Synergy of life

编者寄语

协同生活



Eurasia
Windrose 2011

14 Position

Equal opportunities for all
leaders!

位置

领导者们！机会人人均等



18 SOS

Radioactive cargoes

求救信号

放射性货物



20 AIRRAIL

The key to seamless travel is
partnership not ownership

空铁

无缝旅行的关键是合作伙伴
关系而不是所有关系



24 International events

Moscow. Munich. Limassol.
Gdansk. Klaipeda

国际活动

莫斯科、慕尼黑、利马索尔、
格但斯克、克莱佩达

31 Stevedoring

Review of cargo turnover of the
Baltic ports



32 The Tall Ships' Races

History, romanticism and
adventures under sails (2)

高船赛

航行方面的历史，浪漫主义和
冒险 (2)



36 Events

Super-city of Lithuania – Klaipeda!

活动

立陶宛超级城市 –
克莱佩达！



Cargo handling

Storage

Forwarding

Towage services

„Door-to-door“ service



KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)

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

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



Synergy of life

Arיסטotle, a pupil of Plato, a teacher of Alexander Macedonian, Avicena, Copernicus, Galileo and other prominent people as well as the founder of many sciences, the man who declared that „the whole is more than the sum of its parts“ even in the 4th century B.C., one might say, gave birth to the term of synergy.

Greek word συνεργός (syn— together, ergos—doing) means doing or acting together. Synergy – is a phenomenon when two or more factors acting together produce a better outcome than all individual factors do separately.

Synergy phenomenon is rather valuable when a system of several elements or factors acquires new peculiarities whereas each element taken separately haven't got them.

The know-how and efforts of several people or certain groups of people joined together strengthen each other and acquire new peculiarities when none of these groups taken separately had them.

This is called as additive effect and in everyday business life it is simply called as value added.

We can trace some or other examples of synergy every day but maybe we call it by other names.

In 2007 EC Communiqué prepared The Black Sea synergy – new initiative of regional cooperation based by the intention to reach the synergy effect in this strategic region – at the intersection of Europe, Middle Asia and the Near East.

This region is the expanding market having great development potential and it is an important centre of energy and transport flows. But it is also a region where still some unsolved or „frozen“ conflicts and problems exist.

By active solution of those matters it is possible to help the citizens of those countries and add to the common stability, prosperity and security of Europe.

Those issues induced EU to start the application of the new political attitude, called the Black Sea Synergy, to this region.

The most important merit of the Black Sea Synergy is the modernisation of this region.

International business magazine JŪRA MOPE SEA, taking an active part in Eurasian environment, is fostering the idea that the synergy of business, science and art could serve for the optimisation of transport.

The idea to organise a conference, where topical transport problems were analysed by politicians, businessmen and scientists, where international awards were handed for the most efficient and innovative business and scientific projects and artistic interpretations, gave inspiration and wakened business and scientific creative powers, received response.

Organisation for Safety and Cooperation of Europe (OSCE), which this year is chaired by the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania, Ministries of Culture and Transport and Communications of Lithuania, the Embassy of Kazakhstan in Lithuania, Honorary Consulate of Kazakhstan and Lithuanian business, science and art structures approved and supported the idea. Twelve subjects having different experience and know-how united to implement this non-standard idea.

The product of this synergy is the international conference *The Baltic Sea – gateway to Eurasia* taking place in June 15-16, international art exhibition of Lithuanian and Kazakhstan artists, Kazakhstan cinema days and international Windrose awards of the magazine JŪRA MOPE SEA.

Synergy is not a final phenomenon. It is a live process in time and space, in other words, it is permanently taking place in life.

Having invited the professionals from different countries of Eurasia we expect to reach synergy effect, i.e. this particular added value which will be born when we unite our know-how and experience in order the whole was greater and better than the sum of its separate parts.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

协同生活



亚

里士多德，柏拉图的学生，亚历山大·马其顿、阿维森纳、哥白尼、伽利略以及其他许多著名的科学人士的老师，是在公元前4世纪就宣称“整体大于部分总和”的人，甚至有人也会说，他是协同作用这个词汇的创始人。

希腊字συνεργός (syn——共同，ergos——做) 指一同从事或共同行动。协同——是一种现象，指当两个或多个因素共同作用时，比所有个别因素单独去做产生更好的结果。

当一个系统的几个要素或因素指望得到凭借单独元素而无法采集到的新特点时，协同现象就是相当珍贵的。

几个人或某些群体多人的诀窍和努力加在一起就加强彼此的新特点，分开这些集体是无法取得这样的效应。

这被称为加强效应。在日常业务生活中简单地称为增值。

每天我们都可以追踪到一些例子或其他协同现象，但也许我们也可以以其他称谓来称呼这些现象。

2007年，欧共体公报编写的黑海协同作用——区域合作的新举措，基于此意向以达到在欧洲、在中亚和近东路口这个战略地区产生协同效应。

该地区对日益扩大的市场具有巨大的发展潜力，它是能源和交通流动的重要中心。但是，这也是个仍有一些尚未解决的或“冻结”的冲突和问题存在的区域。

通过对这些问题提出有效的解决方案，可以帮助这些国家的公民，并加入共同稳定、繁荣和安全欧洲。

处理这些问题所应用的所谓的黑海协同作用，引起欧盟在这一地区启动新的政治理念。黑海协同作用最重要的优点是本地区的现代化。

国际商业杂志《海》，在欧亚环境中采取了积极参与的态度，正在形成一种理念，以促进商业、科学和艺术的协同作用并使其有利于运输优化。

于是产生了组织一次会议的想法，在这次会议上区域政治家、商人和科学家将分析运输问题，其中最有效创新的经营项目艺术和科学的解释，能够传递分析，唤醒灵感以及商业和科学创造力，将获得国际奖项。

欧洲安全与合作组织（欧安组织），今年是由立陶宛共和国外交部、文化和交通运输部、哈萨克斯坦驻立陶宛大使馆、哈萨克斯坦及立陶宛商业名誉参赞共同主持的，是经过立陶宛商业、科学和艺术结构的批准和支持的想法。十二个方向有不同的经验和技术创新，以实现这个非凡的想法。

这种协同作用的产品是到6月15至16日举行的国际会议波罗的海——欧亚门户，立陶宛和哈萨克斯坦的艺术家们举行的艺术展，哈萨克斯坦电影杂志日以及国际商业杂志《海》所颁发的国际风花奖。

协同作用不是最后的现象。换句话说，这是一个在时间和空间里，生活过程中的轨迹，它在生活中是永远存在的。

为了达到我们预期的协同效果，我们邀请来自欧亚不同国家的专家。这正是，这种特殊的附加价值将出生的时候，我们凝聚我们的专业知识和经验，以便比其单独的部分取得更大、更好的效果。

你真诚的朋友
杂志出版者
Zita Tallat-Kelpšaitė



The Baltic Sea – gateway to Eurasia



Rather different subjects have joined together to organize a conference "The Baltic Sea – gateway to Eurasia" in Lithuanian port-city Klaipeda: organizers – international business magazine JŪRA MOPE SEA, Kazakhstan Honorary Consulate in Klaipeda, association Baltic valley, Klaipeda University, Klaipeda Science and Technologies Park, European Fund VIV, logistics companies „TL NIKA Group“ and „VPA Logistics“, Klaipeda Culture and Communications Centre, sponsors – Embassy of Kazakhstan in Lithuania, Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, Ministry of Transport and Communications of Lithuania and the gold sponsor of the event – a member of „Achema group“ Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO). On the eve of the conference we asked the initiators and implementers of the conference to answer several questions.

Conversationalists of the magazine:

Audronius Azubalis, Minister of Foreign Affairs of Lithuania
Eligijus Masiulis, Minister of Transport and Communications of Lithuania
Galymanz Koisybayev, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Kazakhstan in Lithuania
Vladas Zulkus, Klaipeda University Rector
Benediktas Petrauskas, Honorary Consul of Kazakhstan in Klaipeda
Audrius Pauza, Director General of Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO)
Vytautas Varasimavicius, Head of Lithuanian and Kazakhstan group of logistics companies „TL NIKA Group“
Zilvinas Zilinskas, Head of logistics company „VPA logistics“
Valerij Gulbas, Counsellor of the Administration of the President of the Republic of Kazakhstan on economic issues, Founder of European Fund VIV
Roma Stubriene, Director of Klaipeda Science and Technologies Park
Ignas Kazakevicius and Brone Neverdauskiene, Klaipeda Culture and Communications Centre: director and deputy director for culture and art projects

Development sector of transport analysed in the conference in Klaipeda



Audronius Azubalis,
Minister of Foreign Affairs of Lithuania

What induced your institution to contribute to this project – organization of the international conference?

Our intention to increase the international competitiveness of Lithuanian transport sector, its international attractiveness and common knowledge with Kazakhstan in chairing OSCE induced us to contribute to the organization of the conference. It is the second conference for the Ministry of Foreign Affairs which is organized together with Kazakhstan within the framework of OSCE. The first one took place in Almaty in the end of January 2010 and it was called as the first event during the chairmanship of Kazakhstan in OSCE. The interests of Lithuania and Kazakhstan coincide not accidentally. The topic of the chairmanship of Kazakhstan in OSCE in 2010 in the II dimension was transport. The development of this topic was trusted to the Ambassador of the Republic

of Lithuania Vytautas Naudužas when he got the status of a special representative for transport matters. Lithuania, having undertaken the chairmanship from Kazakhstan, chose sustainable transport as the II dimension priority after energetic safety in order to maintain sequence and succession.

Why do you think such a conference is necessary?

During the conference it is possible to present the priorities of the country, its projects and initiatives, achievements; it is possible to use the format of science – business – state institutions synergy to the international audience and to create favourable conditions for business companies, scientific institutions from the Middle Asia and the Baltic Sea regions to come into mutually beneficial contacts. The conference creates opportunities for exchanging good practice, innovations and their im-> 6 p.

Organizers

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
Logistics company VPA Logistics

Association Baltic valley

Klaipeda Science and Technologies Park



Honorary Consul of Kazakhstan in Klaipeda



Klaipeda University



VIV Foundation - Europe - Riga
Equal opportunities for all

TL NIKA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Lithuanian and Kazakhstan logistics company
TL NIKA Group



Klaipeda Culture Communication Centre

Lithuania guarantees its partners cheaper and quicker ways of transportation



Eligijus Masiulis,
Minister of Transport and Communications
of Lithuania

At the rapid growth of economics of Asian countries and at the increase of their cargo flows to Europe, special role falls on Lithuania which is at the eastern coast of the Baltic Sea with well-developed connections with Middle and North Europe, Russia, other CIS countries and West European states. Such geographical location pledges Lithuania not only to integrate to Asian and European transport and logistics chains but also to become the efficient logistics gateway among those regions.

Ice-free Klaipeda port for a lot of Eastern countries has already become as the export gateway to EU. Presently transit cargo makes 40 percent of the total turnover of state seaport and transport services make about 60 percent of the export services of the country. I strongly believe that Lithuania for its partners may ensure cheaper and quicker ways of transportation, further on developing cargo transit and logistics successfully.

In 2011 Lithuania started its chairmanship in OSCE (Organization for safety and coop-

eration in Europe). It is the evaluation of the state and prestige as well as a challenge having in mind the size of the organization and its complicated activities. Republic of Kazakhstan chaired OSCE in 2010 and it paid great attention to the integration of Europe and transport matters. Lithuania and Kazakhstan have good knowledge of successful cooperation; therefore, under this format we continue the work started by our colleagues. Lithuania and Kazakhstan – are transit countries, interested in the growth of cargo flows, creation of attractive transport and logistics systems, facilitation of border crossing procedures among the countries, investments into infrastructure and development of international transport corridors.

I expect that international conference „The Baltic Sea – gateway to Eurasia“ will be a successful continuation of the mutual cooperation and will induce more active and comprehensive cooperation between Europe and Asia and will also become the example of state sector, business and science synergy of Europe and Asia. ■

Contribution to the rapprochement of the countries



Galymzhan Koisybayev,
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary of the Republic of Kazakhstan
in Lithuania

Economic-ecological dimension of OSCE was one of the priorities during the chairmanship of Kazakhstan in OSCE in 2010. Within the framework of the implementation of this priority under the aegis of the Ministries of Transport of Kazakhstan and Lithuania, international business magazine JURA MOPE SEA, Lithuanian-Kazakh logistics company „TL NIKA Group“, Honorary Consul Mr. Benediktas Petrauskas on the 29th of January 2010 there took place the international conference „Role of logistics on the way Europe-Asia“ in Almaty where they discussed the development of transport logistics in Eurasian environment.

It was quite encouraging that Lithuania had also put in the main place the dimension of economic-ecological development, as the succession of the chairmanship in OSCE. I anticipate that the present conference which is a response event will become a succession of our dialogue and a source

of new ideas in the expansion of our cooperation in the sphere of transport and logistics.

I am sure that the organization of a constructive dialogue for the business of the two countries it is necessary to know the culture and the mentality of the region where one is going to work. In this sense we anticipate that the photo exhibition and the show of Kazakh films that was organized with the active help of our Honorary Consul in Klaipeda, will be an input in understanding of Kazakh culture and in the end, will help to the rapprochement of our countries.

I think that the participation of different representatives of the country and business will be able to make a certain input into the common business as the so-called synergy effect, and as a result of it the know-how and the attempts of all the participants will not simply be summed up but also will mutually become stronger enriching the final result. ■

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

Gold sponsor



MEMBER OF THE CONCERN ACHENA GROUP

Sponsors



Friends of the Event



Media partners



www.klt.lt





<4 p.

plementation too. As I have already mentioned, the inducement of the cooperation in transport field reflects the priorities of Lithuania during its chairmanship in OSCE.

Why is it taking place in Klaipeda?

Klaipeda today is the biggest logistics junction of the country where sea and land transport intersect. It is also an exceptional city of the country – a port city having the necessary infrastructure for the conferences, experience, special aura and mood of the organization of international events. Let's recall the Tall Ships Regatta in Klaipeda in 2009. They will try to repeat its success this year – consolidating Klaipeda as one of the valiant start ports of the regattas.

Can the Baltic Sea to seriously pretend to be the world's gate to Eurasia?

The Baltic Sea is not only able but it already pretends to become the world's gate to Eurasia. The Ministry of Foreign Affairs of Lithuania supports not a single international event dedicated for this goal including this conference too. The Ministry supports the projects

dedicated for the development of this vision – East-West transport corridor, activities of the association of the corridor, its international recognition. The seriousness of those intentions can be proved by the activities of the institution headed by myself – development of transport dialogue in many-country formats: ASEM transport dialogue was initiated between Europe and Asia, dialogue between Europe and Asia, reflection of transport in EU Eastern partnership, foundation of the partnership of transport and logistics in Northern dimension. Ministry of Foreign Affairs by its diplomatic initiatives intends to create a firm background for the strengthening of Lithuanian economic interests out of the borders of Lithuania.

Is Eurasia as a continent special and important presently?

Challenges of globalization, non-coincidence of industry and consumption centres dictate specific solutions and formation of new logistics chains. World biggest trade and transport agencies are established in EU, USA and China.

The latter exports the biggest share of goods and services in the world (more than 700 billion USD per year). The main part of this cargo flow falls to Europe. The wish of Lithuania to be a participant and not a passive observer of this process is natural.

International awards Windrose, founded by the magazine JÜRA MOPE SEA will for the third time be handed for the merits in transport and logistics fields, innovations, scientific achievements and advanced political solutions. What is their significance for the future of transport business?

International awards as well as Windrose attract the public attention to the importance of transport not only to trade, industry, agriculture and economics, but also to our everyday life. Business without dynamic transport services should be condemned to failure. Therefore those international awards should induce not to stay at the reached results but to look for innovative solutions and strive for further progress in all fields. ■

What induced such different in knowledge and importance subjects to sit down on twelve chairs and create a common project?

V. Zulkus: It was a real need to pass from talk to work looking for important projects for the society and trying to initiate actions for their implementation.

**V. Zulkus**

many-culture environment, therefore, the people having different experience in different fields of life and ready to share it are necessary. The incentive for the project – is the tendency of universal globalization, the concept of Eurasia, used in the title of the conference, reminds about it.

V. Varasimavicius: We were united by the intention to improve transit conditions between Europe and Kazakhstan.

Z. Zilinskas: Maybe we are different in our activities, but the common goal unites us – make Lithuania

known as a transit corridor between East and West.

V. Gulbas: The initiative of the organizers of the conference and their intention is to be useful for their states.

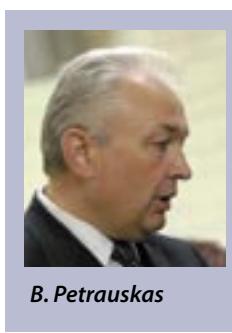
R. Stubriene: Each initiative of international scale cannot be one-

time or momentum. Two years ago we united our efforts for Maritime Forum, last year on the initiative of Klaipeda Science and Technologies Park there was organized „EASTLINK -2010“ conference in order to form East-West partnership relations in the fields of science and business. This year we unite for the present initiative because only by co-operation and the union of the potential of separate institutions we may reach anticipated results.

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: We would like to answer this question using the words of the Minister of Culture of Lithuania Arunas Gelunas: „The state is like a fabric – woven from the weft of the present and the warp of the past.“

Why do you think such a conference is necessary?
V. Zulkus: The gap between sci-

ence and business is evident. I do not have in mind technological sciences. Social and cultural problems can be solved only by the high level economics and they are to be discussed in connection with business and economics.

**B. Petrauskas**

B. Petrauskas: The conference and the cultural events after it is an excellent opportunity to discuss different issues face to face. No technologies are able to substitute such human relationship.

A. Pauza: The conference is a nice medium for communication which

helps the participants from different countries to better understand each other as well as to generate new ideas.

V. Varasimavicius: It will help to bring together all interested persons in this transport corridor.

Z. Zilinskas: The conference

Organizers

JÜRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
Logistics company VPA Logistics

Association Baltic valley

Klaipeda Science and Technologies Park



Honorary Consul
of Kazakhstan in
Klaipeda



Klaipeda
University



VIV Foundation -
Europe - Riga
Equal opportunities for all



Lithuanian and Kazakhstani
logistics company
TL NIKA Group



Klaipeda Culture
Communication Centre

unites different in knowledge and importance subjects and the common goal is shown to all the participants as well as the means to reach this goal.

V. Gulbas: The conference is necessary and useful for the reason that all the participants will have possibility to make their ideas public and find partners for their implementation.

R. Stubriene: The beginning of all serious works – is the meeting of people and their communication. Future business or scientific research partners get acquainted during the conference and they also are able to understand the region, socio-economic and cultural context of the country as well as business, science and culture medium. Then there opens the possibility for more sustainable future cooperation relationships.

I. Kazakevicius and B. Neverdaukiene: It is one of the possibilities to gather the representatives of business, politics and art. In this way the opportunity appears for exchanging the latest information and ideas in the above-mentioned fields.

Why is it taking place in Klaipeda?

B. Petrauskas: In the beginning of this year there was opened the Honorary Consulate of Kazakhstan in Klaipeda. It shows that Kazakhstan is interested in Lithuanian port-city and the latter is interested in Kazakhstan.

V. Zulkus: Klaipeda is the place where economic exchange between East and West is going on in reality at the same time intensively involving Lithuanian partners. The creation of integrated Science, Studies and Business Centre „Baltic Valley“

in Klaipeda University is one of the activators of this process.

A. Pauza: The greater part of international trade is transported by maritime transport. The port – is an intersection of land and sea routes, logistics platform and the place of international business. It is natural that the conference is taking place in the city which is a part of global transport network.

V. Varasimavicius: Klaipeda – is a port-city located right in the centre of Europe. It is a gateway not only to Europe but also to the whole world.

Z. Zilinskas: Klaipeda – is the biggest logistics hub in Lithuania via which there passes the corridor of logistics chain from the West to the East and back.

V. Gulbas: It is taking place in this city because initiative people, exceptional professionals and faithful friends of Kazakhstan live there.

R. Stubriene: Comparing to the other cities Klaipeda is developing inter-institutional relations with foreign partners for many years. The cooperation experience was acquired in this way as well as the

confidence in co-operation with the East and West. It is high time to pass to the other level – the former work that has been started is to create value added.

Besides, a lot of successful examples have proved that the representatives of the city authority, business, science and

art come and work together implementing initiatives of larger scales. By acting separately we may create only local benefits. It is a great value. We are to be proud of it and save it.

I. Kazakevicius and B. Neverdaukiene: Klaipeda – is the city

of ideas under development where there is the most favourable medium for the spread of different innovations.

Can the Baltic Sea to seriously pretend to be the world's gate to Eurasia?

V. Zulkus: Yes, it can. Geopolitical situation provides it with such a possibility and the implementation depends on the

fact how we will be able to unite our efforts and use economic interests of the axle East-West. In the future I think the world's gateway to Eurasia will be opened at the Black Sea.

B. Petrauskas: The Baltic Sea connects countries that are interesting to Asia both as consumers and exporters.

A. Pauza: The world most intensive ferry shipping is taking place in the Baltic Sea. Ocean container vessels can sail in the Baltic Sea too. The cargo from the whole world is handled in the port. Land roads lead along the whole Eurasia up to the Pacific Ocean. So, the Baltic Sea – is a widely opened gateway to Eurasia.

V. Varasimavicius: Yes, it can as in this direction it has already occupied rather serious positions.

Z. Zilinskas: Undoubtedly, as we have well developed infrastructure, know-how and wish to increase cargo flows.

V. Gulbas: Yes, it can, if private initiatives are heard, if they receive understanding and support from political and financial spheres of the states via which territory the existing transport corridors pass.

R. Stubriene: The Baltic Sea region has got all the possibilities to get stronger and increase its impact on the word economics. Time is ne-

cessary as well as the cooperation among all the Baltic Sea countries and joint activities in order to efficiently use the internal resources of each of those countries. As Eurasian countries are big, so, in order to become the equivalent partner, the whole Baltic Sea region is to form a united competitive value.

Why Eurasia, and not any other continent? Why is it special and important?

V. Zulkus: There is no other continent.

B. Petrauskas: Europe and Asia is connected by the old historical experience, such as the Great Silk Road and other historical issues.

A. Pauza: Because we are a part of this – Eurasian- continent, and its future bothers us most of all.

V. Varasimavicius: Because the intentions of Lithuania and Kazakhstan to improve cargo transportation and transit conditions coincide very well. The interest of Kazakhstan to seek for business-like cooperation, increase of the cargo turnover with the whole world is as great as the interest of Lithuania in transit.

Z. Zilinskas: Eurasia and especially its eastern part – is the most densely inhabited and developing market.

V. Gulbas: Because in Eurasian environment there historically crossed cultural, economical and political routes of our global world.

Roma Stubriene:

We are linked with Eurasia not only by the possibility to transport cargo by railways but also by historical and cultural relationships.

I. Kazakevicius and B. Neverdaukiene: Because the notion Eurasia – is the example of the synergy of two cultures. ➤

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

Gold sponsor



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Sponsors



Klaipeda State Seaport Authority

Friends of the Event



J.S.
LEIDYKLASPAUSTUVE



SVYTURYS

Media partners



OTVETNOST



Klaipeda

www.klt.lt

The main motive of the conference: synergy of science, business and art. Is it compatible in life? What is the sense of this synergy?

V. Zulkus: I see the possibility of business and science synergy in economic sense. Art here may be seen as a compound part of synergy of the relationships among Lithuania, the Baltic region and Kazakhstan in general sense.

B. Petrauskas: It is compatible quite well. This spring on the initiative of the Honorary Consulate of Kazakhstan in Klaipeda there was organized a concert of a famous symphonic orchestra of Kazakhstan and recently in Klaipeda public library there was opened a photo exhibition of Kazakhstan photographers and during this conference there will take place the art exhibition of Lithuanian and Kazakhstan artists; Kazakhstan film days achieved great attention of business, politics, art and people of science. Getting acquainted with the works of other spheres and communicating with each other we enrich our knowledge, get new ideas and inspiration.

A. Pauza: It is not compatible, but it is inseparably linked. Synergy allows creating optimized systems that are able to adapt to permanently changing conditions. Due to the different attitudes to the same problem it is possible to find optimal solutions.

V. Varasimavicius: Reasonable combination of those three components allows achieving anticipated results.

Z. Zilinskas: Science is to prepare specialists and cooperate in the practical plane with the aim that the theory were not so far away from practice.

V. Gulbas: It is compatible because the total combination of

business, science and art allows achieving greater economical and cultural development effect of the society. As one vector of the activities of a person and the society flow into the other, and supplement the third, development of the society vector.

Roma Stubriene:

I agree to any combination: be it authority, science and business or jazz, golf or something similar. Assessing soon coming 10 years of the activities of Klaipeda Science and Technologies Park I feel sure that namely

cooperation, partnership and synergy relations give mutual benefit and make the activities of the participants of internal processes more effective.

I.Kazakevicius and B. Neverdauskiene:

It is compatible. It is going on. The background of the value added – creative innovations originated due to this synergy.

International awards Windrose, founded by the magazine JŪRA

MOPE SEA will for the third time be handed for the merits in transport and logistics fields, innovations, scientific achievements and advanced political solutions. What is their significance for the future of transport business?

V. Zulkus: Transport business and especially maritime transport business is not very well seen in Lithuanian mass media. For the society where the image of Lithuania as

a maritime state is flying about, it may be a discovery and Windrose may contribute to it.

B. Petrauskas: The awards of the magazine JŪRA MOPE SEA are alive since the beginning of

the activities of this publication. They were the first awards in Lithuania dedicated to honour distinguished people in maritime and transport business. Out of local scale awards that were named earlier after the hurricane *Anatolius* that raged in the Baltic Sea several years ago,

later on they were transformed to Windrose and grew up to international awards. They induce the development of business.

A. Pauza: These awards show that business community value those merits and expect that they will induce the development of economic relations. It is important that concrete projects and personalities – the catalysts of those relationships were assessed.

V. Varasimavicius: It is an excellent stimulus inducing each in the sphere to reach good results.

Z. Zilinskas: The synergy of media and logistics business plays a great role in giving information to the markets.

V. Gulbas: The ideas recognized in international community and publicly declared merits for their implementation grant the prize-winner with confidence in his further development of business or science.

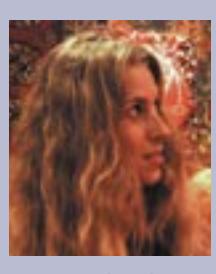
R. Stubriene: Each assessment of work and results – is a great inducement for bigger challenges and higher aims. ■



I. Kazakevicius



R. Stubriene



B. Neverdauskiene

Organizers

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
Logistics company VPA Logistics

Baltic valley
Association Baltic valley

KLAIPĖDOS MOKSLO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Klaipeda Science and Technologies Park



Honorary Consul
of Kazakhstan in
Klaipeda



Klaipeda
University



VIV Foundation -
Europe - Riga
Equal opportunities for all



Lithuanian and Kazakhstani
logistics company
TL NIKA Group



Klaipeda Culture
Communication Centre

LIELUVOS GELEŽINKELIAI

KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA

Mindaugo str. 12/14, 03603 Vilnius, Lithuania

Phn. +370 5 269 2745, Fax +370 5 269 2719

Email: cargo@littrail.lt

www.littrail.lt

**We'll take care
of your cargo!**



JSC "Lithuanian Railways" Freight Transportation Directorate

Department "LG Ekspedicija", Phn. +370 5 269 3231, Fax +370 5 269 3487

Email: Ig.ekspedicija@littrail.lt

Customer Service Division, Phn. +370 5 269 3877, Fax +370 5 269 3775

Email: commerce@littrail.lt



波罗的海——欧亚门户



+ 二个不同的主题统一在了克莱佩达港口城市立陶宛处，本次“波罗的海——欧亚门户”会议由国际商业杂志《海》、名誉领事哈萨克斯坦和立陶宛、立陶宛“Baltijos slenis”科学、研究和商务协会、克莱佩达大学、欧洲VIV基金会、立陶宛和哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”、VPA物流公司、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、相关成员“Achemos grupės”（阿赫玛集团）克莱佩达装卸公司（KLASCO）共同举办。本次会议前夕，我们向投资者和执行者提出了几个问题。

杂志的对话者有：

Audronius Azubalis, 立陶宛外交部长
Eligijus Masiulis, 立陶宛交通运输部长
Galymzan Kolsybayev, 哈萨克斯坦驻立陶宛特别大使及全权代表
Vladas Zulkus, 克莱佩达大学校长
Benediktas Petrauskas, 哈萨克斯坦驻克莱佩达名誉领事
Audrius Pauza, 克莱佩达装卸公司（KLASCO）总监
Vytautas Varasimavicius, 立陶宛及哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”领导
Zilvinas Zilinskas: 物流公司“VPA物流”领导
Valerij Gulbas, 哈萨克斯坦共和国总统内阁经济问题政府顾问、欧洲“VIV”基金创始人
Roma Stubriene, 克莱佩达科学和技术园主任
Ignas Kazakevicius和**Brone Neverdauskienė**, 克莱佩达文化交流中心：文化及艺术项目主任和副主任

克莱佩达会议分析的运输可持续发展



Audronius Azubalis
立陶宛外交部长

是什么引起你的机构献身于该项目——组织这次国际会议？

我们打算加强立陶宛运输部门的国际吸引力和国际竞争力，众所周知，立陶宛在与哈萨克斯坦担任在欧安组织主席期间引导我们为这次会议的组织做出贡献。这是外交部在欧安组织框架内

与哈萨克斯一起组织的第二次会议。第一次2010年1月底在阿拉木图举行，这被称作哈萨克斯坦担任欧安组织主席期间的第一次活动。立陶宛和哈萨克斯坦利益的一致不是偶然的。2010年哈萨克斯坦担任欧安组织主席这个主题就设在了第二阶段运输工具部分。本主题的发展得到了立陶宛共和国大使Vytautas Nauduzas的信赖，其也被委任为运输事务特别代表职务。立陶宛接任了哈萨克斯坦主席的职务，将可运输的持续化放在第二阶段，仅次于能源安全的问题之后以维持顺序加以继承。

为什么你认为这样一个会议是有必要的？

会议期间有可能提出国家优势、项目和举措、成就，对国际观众和商业公司使用科学的方式 - 业务 - 国家机构这样的模式来创造协同作用是可以的。中亚和波

罗的海地区的科研机构和公司来到这里寻找有利条件，展开互惠互利的交往。这次会议创造了良好的实践交流，创新和并实施机会。正如我已经提到的，在运输领域合作的引导因素，反映其在担任欧安组织主席期间立陶宛的优先权。

为什么选择克莱佩达举行？

克莱佩达当今是全国最大的物流路口，水陆交通相交。这也是该国特殊的城市——港口城市，针对会议有经验及必要的基础设施，也有组织国际活动的特殊氛围。让我们回忆一下2009年在克莱佩达举办的高层船舶帆船赛。他们将试图今年重复其成功——巩固克莱佩达作为英勇的分赛站港口之一。

波罗的海可以被严格视作世界上的欧亚大陆门户吗？

波罗的海不仅可以尝试

担起这个称谓，事实上它已经成为世界欧亚大陆的门户。立陶宛外交部支持的不是一个单一的国际事件，还包括对这次会议的目标的支持。该部支持这一远景开发专用的项目——东西方运输走廊，走廊的国际协会认可的活动。这些意向的严肃性可以证明我自己所领导的机构的活动——以多国方式发展运输对话，ASEM 亚欧运输对话就是欧洲和亚洲之间的对话，在欧盟运输东区开始反思欧洲和亚洲的合伙企业关系，在北维反思运输和物流伙伴关系的基础。外交部通过外交举措旨在创造一个强有力背景，使公司能够脱离立陶宛边境之内，发展立陶宛的经济利益。

欧亚大陆目前是作为一个特殊而重要的大陆吗？

在全球化的趋势下，不符合产业和消费中心的决定具体的解决方案，并挑战新物流链的形成。世界最大的

主办单位

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

国际商业杂志《海》

VPA LOGISTICS
VPA物流公司

Baltic valley

波罗的海山谷协会

KLAIPĖDOS MOKSLINIS
TECHNOLOGIJŲ PARKAS
克莱佩达科学科技园



名誉领事哈萨克斯坦和立陶宛



克莱佩达大学



欧洲里加基金会文件
所有参与者机会均等

TL NIKA

立陶宛和哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”



克莱佩达文化传播中心

立陶宛保证为其合作伙伴提供更便宜，更快捷的运输方法



Eligijus Masiulis
立陶宛交通运输部部长

随着亚洲各国经济的快速增长及其流向欧洲货物的增加，特殊角色降落在立陶宛这个位于波罗的海东海岸并与中欧及北欧、俄罗斯、其他独联体以及西欧国家建立良好发展关系的国家身上。其地理位置保证了立陶宛不仅集成了到亚洲和欧洲的运输物流链，同时也成为这些地区之间高效的物流门户。

无冰港克莱佩达港已成为许多东部国家出口到欧盟的门户。目前港口的过境货物占国家海港运输服务总营业额的40%，运输服务占国

家出口服务的60%。我坚信，立陶宛能确保为其合作伙伴提供更便宜和更快捷的运输方式，进一步成功发展货物运输和物流。

2011年立陶宛开始了其在欧安组织（欧洲安全与合作组织）的主席国职务。同时考虑到该组织的规模及其复杂的活动，这能体现一个国家的口碑和声望，对其也是一个挑战。哈萨克斯坦共和国在2010年担任欧安组织主席国，它十分重视欧洲一体化运输事宜。立陶宛和哈萨克斯坦有进行良好合作的

成功认知，因此，这种形式下，我们继续与我们的同事展开工作。立陶宛和哈萨克斯坦——是过境国，共同致力于增长货流，创造有吸引力的运输和物流系统，建设国家间过境程序设施，投资基础设施和发展国际间运输走廊。

我希望，国际会议“波罗的海——欧亚门户”将成功延续双向合作，并会更加积极全面地吸引欧洲和亚洲间的合作，也将成为欧洲和亚洲间国家部门，商业和科学协同作用的榜样。

贸易商都在欧盟，美国和中国建立了运输部门。后者出口的货物和在世界上的服务份额最大（每年超过7000亿美元）。该货物流动方向的主要部分属于欧洲。很自然立陶宛希望是这个过程中的一个参与者，而不是一个被动的观察者。

国际奖项“风花奖”，由杂志《海》主办，将第三次在运输和物流领域就创新、科技成果和先进政治解决方案的突出成就进行颁奖。这个活动对未来运输业务的意义是什么？

国际奖项“风花奖”吸引公众注意到运输的重要性，不仅是在贸易、工业、农业和经济方面的，还有对我们的日常生活的重要性。没有动态运输服务的业务是注定要失败的。因此，这些国际奖项不能仅仅停留取得结果的层面上，而是应促使人们在各个领域寻求创新的解决方案，为取得进一步进展而努力。

为国家和解做出贡献



Galymzhan Koisybayev
哈萨克斯坦驻立陶宛共和国特命全权大使

经济和生态方面，是2010年欧安组织主席国哈萨克斯坦组织欧安工作的重点之一。在立陶宛和哈萨克斯坦运输部主持的框架内，在对内优先执行的原则下，国际商业杂志《海》，立陶宛及哈萨克斯坦的物流公司“TL NIKA集团”，名誉领事Benediktas Petrauskas先生于2010年1月29日举办了国际会议“欧亚物流之路中的角色”，他们在阿拉木图讨论了欧亚运输物流业环境的发展。

相当鼓舞人心的是，为欧安组织主席的下一任主席国，立陶宛也将会把经济生态发展作为一个主要的方面。我预计，本次会议将成为我们对话的响应事件，并能够继承和开拓思路，为我

们在运输和物流领域的合作扩展来源。

我相信，一个打算为两国企业工作的人士，有必要通过建设性对话，去了解该地区的文化和心态。在这个意义上，我们预计，在我们克莱佩达名誉领事积极的协助下，图片展和哈萨克电影展将在增加人们对哈萨克文化上的理解，最终将有助于国家与国家之间的和解。

我认为，不同国家的代表参与到业务当中，将能够使之成为共同的业务并有一定的投入，即所谓的协同效应。作为其成果，所有参与者的尝试带来了技术诀窍，这不仅是需要简单地加以总结，也可以将彼此的最终结果变得更加强大、更加丰富。

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

黄金赞助商



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

赞助商



克莱佩达国家
海港管理局

活动
伙伴



LEIDYKLA-
SPAUSTUVĖ

媒体合作伙伴



www.klt.lt



Baltarus ekspresas



是谁将不同的知识和重要的课题引入到十二个方面，创造了一个共同的项目？

V. Zulkus: 从谈话到走出来寻找社会的重要项目并试图发起实施这些行动，这是真正的需求。

B. Petrauskas:

哈萨克斯坦和立陶宛之间的长期关系变得更有弹性，尽管这两个国家的经济实力、传统和经验各不相同。立陶宛开始主持欧安组织（欧洲安全与合作组织），是继承了哈萨克斯坦的成功经验，它激励和引导共同的力量一起参加活动。

A. Pauza: 该项目正在多语言、多文化的环境中实施，因此，有不同领域不同生活的人们，随时准备分享经验是必要的。该项目的激励点是普遍的全球化趋势，欧亚大陆的理念，也用在会议的标题中了，在此提醒一下。

V. Varasimavicius: 我们在此意图下结合在一起，来改善哈萨克斯坦与欧洲之间的过境条件。

Z. Zilinskas: 也许我们的活动不同，但共同的目标把我们团结在一起——那就是使立宛成为东西方之间闻名的过境走廊。

V. Gulbas: 该会议组织者的意图和动机是使他们能够报效国家。

R. Stubriene: 每个国际层面的新方案都不能一次性地或凭借冲劲成功。两年前，我们联合力量组织海事论坛，去年在克莱佩达科学科技园举办的“东廊——2010”会议中，我们努力以形成在科学和商业领域的的东西方合作伙伴关系的倡议，

今年我们再次联合起来，因为目前只有通过合作的倡议和独立机构的潜力，我们才可能会达到预期的联盟效果。

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: 我们想要用立陶宛文化部长Arunas Gelunas的话来回答这个问题：“国家就像一块面料——由目前的纬纱和过去的经纱交织而成。”

为什么你们认为这样的会议是必要的？

V. Zulkus: 科学与商业之间的差距是显而易见的。我头脑里没

有技术科学。社会和文化问题只有高层次的经济才可以解决，他们将与商业和经济学方面相连予以讨论。

B. Petrauskas: 之后的会议和文化活动是面对面讨论不同问题的极好机会。没有技术可以代替这种人类的关系。

A. Pauza: 本次会议是一个很好的沟通媒介，帮助来自不同国家的与会者更好地了解对方，以及产生新想法。

V. Varasimavicius: 这将有助于在这个运输走廊汇聚所有感兴趣的人。

Z. Zilinskas: 本次会议汇聚了不同学科的知识和重要话题，共同的目标是向所有的参与者显示以及显示达到这一目标的方法。

V. Gulbas: 本次会议是必要的，也是有用的，它使所有的参与者有可能将他们的想法公布于众并找到其执行伙伴。

R. Stubriene: 所有重大工程的开始——是人的碰面和他们之间的交流。未来的商业或科学的研究伙伴在会议期间结识，他们也能够理解该地区

的社会经济、国家文化背景，以及商业、科学和文化媒介。为接下来的未来更可持续的合作关系创造了可能性。

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: 这是集合经济、政治和艺术代表的可能方式之一。这

样，就可创造交换上述领域最新的信息和想法的机会。

为什么选址克莱佩达？

B. Petrauskas: 今年年初在克莱佩达开设了哈萨克斯坦名誉领事馆。这表明，哈萨克斯坦有兴趣

在立陶宛港口城市展开工作，而后者则是对哈萨克斯坦感兴趣。

V. Zulkus: 克莱佩达是东方与西方之间在现实中的同一时间段经济交流会议的所在地，涉及立陶宛的合作伙伴。在Klaipeda大学以综合科学、创新研究和商业为中心的“波罗的海谷”是这个过程的激活剂之一。

A. Pauza: 国际贸易的大部份是通过海上运输的。港口——是一个陆地和海上航线的物流平台和国际经营场所的交叉点。这很自然，参加会议的城市，是全球运输网络的组成部分。

V. Varasimavicius: 克莱佩达——是一个正位于欧洲中心的港口城市。它不仅是面对欧洲而且是面对整个世界的大门。

Z. Zilinskas: 克莱佩达——是立陶宛最大的物流枢纽，通过它有从西到东的走廊及返回的通行证的物流链。

V. Gulbas: 之所以在这些城市举行，是因为哈萨克斯

坦在这个城市的倡议人，特殊专业人才和忠实的朋友住在这里。

R. Stubriene: 相较于其他城市，克莱佩达多年发展与国外合作伙伴机构间的关系。合作经验以这种方式获得，加强了与东方和西方合作的信心。现在是时候转到另一个层次——前者的工作已经开始，是创造增值。

此外，许多例子已经证明，城市管理局，商务、科学和艺术的代表，共同来实施较大规模的倡议是成功的。梳理分开，我们可以只创建本地的利益。这是一个很大的价值。我们要感到骄傲并且保存好这个价值。

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: 克莱佩达——就是思想发展中的城市，那里适合不同创新，最有利传播媒介。

严格来讲波罗的海真的可以成为世界欧亚大陆的门户吗？

V. Zulkus: 是的，它可以。地缘政治局势提供了这种可能性，并且如果要可实施的话，

这是要基于我们将如何能够团结努力，利用轴向东西方的经济利益而定的事实。在未来，我认为世界——欧亚大陆的门户将在黑海打开。

B. Petrauskas: 波罗的海国家，因为连接亚洲的消费者和出口商，是有利益点存在的。

A. Pauza: 世界上最密集的渡轮运输是在波罗的海举行。远洋集装箱船舶也可以在波罗的海航行。整个世界的货物在港口处理。土地公路引导整个欧亚大陆通向太平洋。因此，

主办单位

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

VPA LOGISTICS
VPA物流公司


Baltic valley

KLAIPĖDOS MOKSLINIS IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS
克莱佩达科学科技园



名誉领事哈萨克斯坦和立陶宛



克莱佩达大学



欧洲里加基金会文件
所有参与者机会均等

TL NIKA
TRANSPORT & LOGISTICS

立陶宛和哈萨克斯坦物流公司“TL NIKA集团”



克莱佩达文化传播中心

波罗的海——是通往欧亚大陆的广阔门户。

V. Varasimavicius: 是的，它在这个方向上已经占据相当重要的位置。

Z. Zilinskas: 毫无疑问，我们有发达的基础设施、知识和增加货流量的希望。

V. Gulbas: 是的，如果私人倡议被聆听，如果他们得到政治和金融领域的、来自美国通过该领土的现有运输走廊的理解和支持，它就可以。

R. Stubriene: 波罗的海地区已经拥有了所有变强大的可能性，以及增加其对经济的影响。时间是必要的，因为需要在所有波罗的海国家开展合作以及联合活动，以便有效地利用这些国家各自的内部资源。因为欧亚国家很大，所以，为了成为有效的合作伙伴，整个波罗的海地区需要形成一个统一的竞争价值观。

为什么是欧亚大陆？而不是任何其他大陆？为什么是特殊而重要的？

V. Zulkus: 没有其他大陆。

B. Petrauskas: 基于连接欧洲和亚洲古老的历史经验，如伟大的丝绸之路等历史问题。

A. Pauza: 因为我们是这项工作的一部分——欧亚大陆项目，最让我们困扰的是它的未来。

V. Varasimavicius: 由于立陶宛和哈萨克斯坦的意图，提高货物运输和过境的条件相吻合得很好。哈萨克斯坦感兴趣的是在全世界范围内为增长货物周转量而寻求务实合作，这与立陶宛对过境的需求是一

样。

Z. Zilinskas: 欧亚大陆，特别是其东部的部分——是最密集的居住区和市场发展的地方。

V. Gulbas: 因为欧亚环境，在历史上人们就跨越了全球世界的文化、经济和政治路线

R. Stubriene: 我们与欧亚大陆联系在一起不仅是要通过铁路运输货物，还有历史和文化关系。

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: 欧亚大陆的概念——是两种文化的协同作用的例子。

本次会议的主要动机：商业、科学和艺术的协同作用。它在生活中也兼容？这样的协同感是什么？

V. Zulkus: 我看到了商业和科学的协同作用在经济上的可能性。艺术在这里可以看作是立陶宛、波罗的海地区以及哈萨克斯坦之间的关系，一

般意义上的协同作用复合的一部分。

B. Petrauskas: 这种兼容非常的好。这使得哈萨克斯坦倡议在克莱佩达名誉领事馆举办了一场著名的春季交响乐团音乐会。哈萨克斯坦最近在克莱佩达公共图书

馆开设了摄影图片展览，并且哈萨克斯坦在这次会议期间将举行立陶宛和哈萨克斯坦艺术家的艺术作品展，哈萨克斯坦电影节得到了人们对商业、政治、艺术和科学的极大关注。熟悉其他领域的工作并进行相

互交流，这可以丰富我们的知识，让我们得到新的想法和灵感。

A. Pauza: 它不兼容，但它是不可分割地联系在一起。协调作用允许创建优化的系统，这一系统能够永久适应不断变化的情况。对同一问题由于不同态度有可能找到最佳的解决方案。

V. Varasimavicius: 这三个组成部分的合理组合允许实现预期的结果。

Z. Zilinskas: 科学的目的是在为实际飞行准备专家和合作，理论并没有远离实践。

V. Gulbas: 这是兼容的，因为商业、科学和艺术的结合使得总体上能对社会发展产生更大的经济和文化的影响。作为一个向量的一个人，参与到其他的社会活动中，再加入第三个补充社

会发展的载体。

R. Stubriene: 我同意任何组合：无论是权威、科学和商业或爵士乐、高尔夫球或类似的东西。评估即将推出10年来克莱佩达科学和技术园活动。我确信，这样的合作、伙伴关系和协作关

系将能提供互惠互利，使内部流程参与者的活动更有成效。

I. Kazakevicius and B. Neverdauskiene: 这是兼容的。这是正在进行的。该价值背景植入的情况下——创意的产生正是源于这种协同作

用。

国际奖项“风花奖”由杂志《海》创办，第三次着眼于国际运输和物流领域的价值，着眼于创新、科技成果和先进的政治解决方案。这对未来的运输业务的重大意义何在？

V. Zulkus: 立陶宛媒体看到，运输业务，特别是海上运输业务并不十分良好。对于在社会中建立立陶宛飞舞的海洋国家形象，“风花奖”可能会作出贡献。

B. Petrauskas: 杂志《海》的“风花奖”奖项活动自此刊物开刊就一直存在。这是立陶宛第一项为致力于在海事和运输事业的杰出人士而设立的颁奖。

走出地域规模的、以波罗的海“Anatolius”飓风而命名的飓风奖项的时代，之后此奖项被命名为风花奖，并成长为国际奖项。这引导了商务的发展。

A. Pauza: 这些奖项表明，商界社群在评估其优点，并期望这些优点可以引导经济关系的发展。重要的是，具体项目和个人 - 这些是评估这些关系的催化剂。

V. Varasimavicius: 对于每个领域都是良好的激励，可以达到良好的效果。

Z. Zilinskas: 在提供市场信息上，媒体和物流业务发挥协同效应的巨大作用。

V. Gulbas: 国际社会和公认认可的理念公开宣布了其实施的优点，他们把奖金给予在其商业或科学中有进一步发展信心的赢家。

R. Stabriene: 每次工作和成果评估——都是追寻更大挑战和更高目标的动力。 ■

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

黄金赞助商



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

赞助商



BLRT GRUPP



克莱佩达国家
海港管理局

活动
伙伴



JSC
LEIDYKLAS SPAUSTUVU



SVYTURYS

媒体合作伙伴



LITOMONSKI
KURIER



Klaipeda
www.klt.lt



Equal opportunities for all leaders!

«Leadership ultimately lies in paving such a way, which will let the surroundings to do something great»

Adan Keith.



Valerij Gulbas,
Counsellor of the
Administration of the President
of the Republic of Kazakhstan
in the Baltic States on
economic issues, founder of
European Fund "VIV"

People, whose unique brain being in harmony with soul was drawing astonishing ideas from the depths of the unknown space, have always existed.

They succeeded in transformation of bright ideas into successful projects, and in their realization, changing obstacles to innovations and giving risks the shape of achievements. Bright personalities used to become leaders of small collectives and powerful political parties, international corporations and flourishing countries after the

obtaining of society recognition. More recently, the frame of this status has been expanded by a public recognition of Kazakhstan and its President Nazarbayev as a Leader of the nation.

Involuntarily, one wonders, why having a basic knowledge, advanced experience, achievements and ideas, far few can articulate their possibilities in a collective, society, circle of politicians, businessmen and in the international decision-making environment?

Why cannot progressive leaders of small insular and continental countries achieve recognition in a world political environment, and make their state economic programs attractive in international investment structures?

Wherewith, through which successful procedures and patronage is achieved a socio-political phe-



nomenon and as a result, economic prosperity of a country not endowed with natural resources?

Monastery – the cradle of lobbyism

Trying to give answers to these questions you involuntary go into the system algorithm of success, which is formed from a sequence of procedures, contained in principles of the historical term "lobby", firstly mentioned in Oxford dictionary in 1553. This concept means narrow corridors going from basic premises of monastery and leading to secluded corners for meetings and spiritual revelation among parishioners from outward monastic world and influential members of cloister.

Thanks to the originality of "architectural solution" of this form of trust negotiation, in XVII century the official status of "lobby" was given to the premises of the Parliament, where meetings of the representatives of state authority with members of civil society were appointed.

The development of "lobbyism" as a form of intercourse in socio-political life of a country was promoted by a creation of prerequisites

for the formation in society of mutual interested groups by economic types of corporations. Significantly widened circle of participants of corporate structures has activated lobbyists' activity. Lobbyists actually turn corridors of authority into channels-guides of social and private interests, becoming an instrument of execution of intended plans and projects.

Professional negotiator of high quality and authority, executing the functions of a public diplomat among the authority and the representatives of civil society becomes an ideal of a lobbyist. It has predetermined the creation of institutes of lobbyism within the democratic structure of the state.

Authority and lobbyists – the common and everlasting travellers

A lot of prominent historical and political personalities, authorities in politics, rare professionals in financial management, successful lawyers and advocates have been won over to the environment of lobbyists. Their distinguishing and unique feature was the ability to create systems of informal contacts in decision-making structures and

to manage the persons of these structures according to the principle of "access to those, who can be helpful".

Positive motivations of lobbyism are reflected in its typical features as of strong, social phenomenon and to deny this fact means to reject the sign of strong authority. Where an authority of a real power is, there the signs of lobbyism are which neutralize the growth of corruption.

It would be wrong to assume, that the lobbyism is a random, spontaneous phenomenon of periodic pressure on the state structure. With growing authority of pressure groups, the existing power risks to be paralyzed by the pressure of these groups, which are able to control significant finance resources, political leaders, press and all process of ruling the country.

Therefore the heads of the states, politicians, the heads of large corporations, the leaders of new ideas and initiators of big projects, formally dependent on their own uniqueness, realize, that they cannot accept and perform their decisions. It is necessary to coordinate their actions with favourites of influence groups, within which decisions on the international or other level of their requests and intentions are adopted.

Any idea, political or economic, takes shape of a project and its complete form of execution only when its carrier or author has an opportunity to report it to the political or financial decision-making sphere. This development scenario acquires a special importance during the period of Leader's intention to create a stage of steady development for his/her country against the background of the formation of a global, industrialized world.

During this period the circle of persons of international lobbyists' activity, on which successful adaptation of a country in the international political system largely depends and its investment attractiveness is growing up, significantly widens.

The authority of state lobbyist is getting stronger

The creation of new controlled, actively working systems of international lobbyism including taking into consideration of regional and national interests, cannot be under

a legal international framework. There are no serious legal grounds for its prohibition, because the activity of the customers and executives of lobbyist projects in no way is regulated by the norms of the international law.

At the same time the authority and the significance of personalities of corporate (state) lobbyist does not decrease, but increase. This is confirmed by the information, published on the official website www.usa.gooh.com. In the presented report of 2010 the analysis of expenditures on financing the lobbyist activity among the hundred leading American companies is presented. There against the background of the annual companies' incomes a quantity of persons of lobbyist activity is marked. For example, the company «General Electric» with annual income of more than 150 billion dollars contains in its staff 195 lobbyists. The sum for their maintenance is almost 40 million dollars. The company «Boeing», taking second place in the rankings according to the expenditures on the maintenance of lobbyists, has the sum of expenditures of more than 17 million dollars to pay 139 lobbyists. At the same time the annual company's income has been more than 65 billion dollars.

Characteristically, personal lobbyists effectively join the international processes, initiating the creation of groups «Think-Thanks», which influence authoritatively and operatively on the global processes in the interests of their countries and regions.

International lobbyist structures successfully use such companies as «BGR Public Relations», specialized on the preparation of information strategies under individual orders for governments and business structures, effectively influencing the acquisition and merger of national and international companies. Most clearly it is expressed in their legal and mediated activity in the regions of developing markets such as Southeast Asia, Russia, Central Asia and Eastern Europe.

Lobbyist is an individualist, which acts as an agent of the international structure or speaks on behalf of and in the interests of the state, actively seeks to attract potential clients and partners not drawing beyond the national and international legal field. At the same time he has a possibility to

influence remotely not only the adoption of positive decision in the field of his interests, but also to indirectly manage the situation on the political regional level as well as the position in global financial markets. For example, when declaring a public tender in USA for the purchase of goods worth over 40 billion USA dollars, the participation of the company «US Aerospace» in this tender caused an increase of the shares of this company.

Tandem of a lobbyist and media

Lobbyist-individualist's peculiarity and distinguishing feature is the organization and mobilization of status persons and groups in support of the prepared project. A coalition in a format of international consortium or fund with the attraction of the international or national lobbyist organizations is formed for the solution and execution of the set tasks.

Actually, structure's data performs the functions of public diplomats, part-time representatives of political and national structures. As a consequence, they have to perform work beyond the determined international protocol, outside the brackets of which their status responsibility and legality are passed.

The marked form of lobbyist activity successfully uses all the existing means of communication, effectively influencing the adoption of needed and successful decisions. Special attention focuses on the work with mass media. Lobbying through media of multinational structures creates prerequisites for the formation of customer's (states', companies') side image in the field of interest application.

Artificial information environment made by a man's functions as one of the natural surroundings forms, makes significant impact on the control and management of the decision-making structures.

The importance of media vector influence on the system of state government and separate significant persons of these structures should be noted. According to the definition of Free Encyclopaedia "Wikipedia", there is an equivalent of this phenomenon, which is known as "Gaulle". So administrative apparatus is called, which is accepted as information organism pursuing its own aims, gener-

ally different from the aims of the country and from the aims of the separate officers.

A lot of authoritative world information agencies refer to big multinational companies, which are predetermined by the task and set the goals of their achievements around the world information space.

Indicative information is presented in the edition "PR- services in the market of information technologies", where the statement of J. Olzevski from "Ketchum Public Relations", confirming the observable tendency, is given. "Large multinational companies like an idea, that one agency can serve their activity all over the world. Big agencies come to the level, on which the quality of work can be provided globally".

Brussels – the citadel of lobbyists

The first place in the rating of world centres of lobbyism is taken by USA, in the second place, according to the level of representing corporative interests, is Brussels, what is predetermined by the legal structure of the European Union. Currently, more than 1700 accredited organizations defend their interests in the European Parliament and 3900 do the same in the European Commission. According to the prepared under the guidance of the deputy of the European Parliament Carlo Casini report of the Register of lobbyists in the European Commission in May, 2011 in Brussels there are about 15 000 lobbyists.

Maybe, this fact can explain Brussels accent of most legal acts, acting in the territories of EU countries.

Lobbyist centres and other "factories of thoughts" is the place and the centre of application of unique abilities and strengths of representatives of financial structures, former members of superior political state organizations, analysts and advisors of large national and multinational corporations. Currently, more than five thousand of indicated centres function in the world, whose activity is covered by about 170 large and small states. In USA more than 1700 centres have been settled and are actively performing their functions, in South America the similar tasks are performed by 1900 analogical structures, about 1800 organizations function in West and East Europe, >



including Russia. More than 600 structures function in Asia, including the countries of Middle Asia, about 500 organizations function in Latin America, including Caribbean States, about 700 in the countries of African continent and in the Near East. The lowest index of presence of "influence" organizations is at the level of 40 in the countries of Oceania.

VIVat Lobby!

It gives an opportunity to make a conclusion that a symbol of historical phenomenon "lobby" born in 1553 exists and develops as a phenomenon of modern society public life, as a catalyst of execution of ideas and projects of unique personalities, whom the society gives an opportunity to realize their uniqueness and fulfil historical mission.

Our global world feels the lack of bright leaders today regardless of who this personality, taken responsibility to be the head of the state, corporation, party or of the other collective structure, which decided to integrate to the international system of global world, is.

Our epoch put the task before such leaders to achieve the peak at the height of the historical faces. On the one hand of this height there is a thin face of state and society integration into the world economy through modern information access channels and corridors to the innovations, technologies and investment resources. On the other, the face of the cliff is a risky way of a possible fall to the historical oblivion, loneliness and exclusion from the rest of the world, a risk to plunge into economic stagnation.

No matter how brilliant and talented a Leader is, his ideas and developments can remain little-known to the community of millions of his contemporaries. In the case, if a personality or organization for disclosure of the realization way of his plans in the world of success and recognition does not become his partner. ■

领导者们！ 机会人人均等



*Valerij Gulbas ,
哈萨克斯坦共和国总统内阁、波罗的海国家经济
问题方面参赞，
欧洲“VIV”基金创
始人*

人类，其独特的大脑在与灵魂和谐共存着，从未知的太空深处抽取出惊人的思想；这种人一直存在。

他们成功地将光明的想法转变为成功的项目，并实现它们；他们将阻碍转变为创新，将风险塑造为成就。获得社会认知后，明亮的个性使其成为小集体、强大的政治党派、国际公司和繁荣国家的领导人。最近，在哈萨克斯坦，这一模式的状况已经在公众认知下扩大，总统 Nazarbayev 担任了这个国家的领导人。

人们不禁要问，为什么拥有了基本的知识、先进经验、成就和理念，却远远很少有人能够在一个集体、社会、政治家群体、商人和国际决策环境圈中明确表达其可能性？

为什么小岛屿和大陆国家那些积极进取的领导人，没有可以在世界政治环境中取得认可，使他们的国家在国际经济方案投资结构中具有吸引力？

在这里，通过这些成功的程序和关注量实现了社会政治现象；那么因此，一个国家的经济繁荣与其天然资源就无关了吗？

寺院，游说主义的摇篮

“领导者最大限度地拓荒铺路，以使周围成就一些伟大的事。”

Adan Keith

试图给出这些问题的答案，你不由自主的进入成功的系统算法，这源于一个程序序列，包含在于1553年在牛津字典中首次提到的历史词汇“游说”的原则中。从这个概念的意思是作为基本前提进入寺院的狭窄走廊，通向领导之间会议的僻静角落，以及存在于教友间的来自外在寺院世界的和寺院有影响力成员的精神启示。

由于“建筑的解决方案”这一信任协商形式的兴起，十七世纪，“大堂”的官方地位得到国会认可，这个地方被指定用作国家权利代表们与民间机构社会成员的会晤场所。

“陈情运动”这一词在一个国家的社会政治生活中的交往形式得到发展，在一个先决条件的出现下得以促进，以形成了跟经济有关的按企业经济类型形成的双赢利益群体。极大地扩大了公司结构参与者的圈子，启动了游说活动。事实上说客反过来将机关走廊变为进入社会和私人利益的渠道，成为一个拟定计划和项目的执行工具。具有高品质和权威性的专业谈判家，在权威和民间社会中执行外交官职能的公众代表，成为了理想的说客。这在国家民主结构的范围内预先确定了游说研究所的创建。

管理者和游说者——常见且永恒的游客

一些著名的历史和政治人物，很多政治权威者，财务管理方面的稀有专家，成功的律师和专业人士一直主张当局为说客提供环境。他们的区别和独特的特点是根据“接近那些可以提供帮助的人”的原则，能够在非正式接触系统中，与决

策和管理结构中的人的创建交流。游说的积极动机反映在其典型特征上：强烈、社会化，否认这一事实意味着拒绝管理当局。凡是一个有真正权力的机构，那里的游说迹象是消除腐败增长。

认为游说是一种随意的、国家结构定期压力的自发现象，这是错误的假设。随着受压力团体的权威增长，这些群体带来现有权威瘫痪的风险，这些群体能够控制重大财政资源，政治领导人，媒体和所有治国进程。

因此，国家首脑、政治家、大公司的负责人、新创意和重大项目负责人，正式依赖于自己的独特性的人意识到，他们不能接受并执行自己的决定。要将自己的行动和具有影响力群体协调起来，这些支持者们来自于国际或其他级别，他们其中决定着要求和意向的采用。

任何政治或经济思想，只有当它的载体或作者有机会报告给政治或财务决策领域时，才能形成项目并有执行的完成方式。在领导人有意图发展这方面的情况下要求特殊重要性，创建他/她的国家稳步发展阶段时期，是在反对全球性，工业化的世界背景下形成的。

在此期间，基于国际游说活动的人群，在国际政治体系上能成功攻下一个国家，在很大程度上取决于其投资的吸引力活跃度正在增长，显著扩大。

游说者的国家权力越来越大

新控制的出现，国际游说主义的积极工作系统考虑到区域和国家利益的形成，不能只根据一个合法的国际框架来建立。没有严肃法律背景作为禁止理由，因为在客户和项目管理人员的游说活动中没有违法国际法的管理规范。

同时，说客个性的权威和重要性和对企业（国家）的意义并未减少，反而增加。这也证实了在官方网站www.usa.goooh.com上公布的信息。在2010年提出的融资说客活动的支出报告中，对百家主要的美国公司就此问题进行分析。根据公司年度收入背景，标出了游说活动一定人群的数量。例如，通用电气公司以超过1500亿美元的年收入供养在其工作的195位说客。对于他们的维护费用近4000万美元。波音公司维护说客的支出排名第二位，用超过1700万美元的支出金额支付139位说客。同时公司每年的收入已超过65亿美元。特点是，个人游说者有效参与国际进程，开创了群体《思考与感谢》，从而对他们国家和地区利益的全球进程产生权威性及可操作性的影响。

国际游说结构的成功，诸如使用《BGR的公共关系》这些公司，对

专门为政府和企业在结构合并的个人订单中提供战略储备，以便有效地获取和影响国家和国际公司的信息。最明显的一点是表现在其法律和介导的，如东南亚、俄罗斯、中亚和东欧发展中市场区域的活动。

说客是一个个人主义者，作为一个国际格局的代理人或为国家的利益代言，在不超过国家和国际法律领域的范围内，积极寻求以吸引潜在的客户和合作伙伴。同时，他有可能长远影响其利益领域，其方式不仅通过积极决定，而且还间接控制区域一级的政治局势以及全球金融市场的地位。例如，当宣布在美国对超过400亿美元价值的商品采购公开招标，美国航空航天公司在参与本次招标中实现了本公司的股份增加。

说客和媒体的联合

说客——个人主义的特点和显著特征是支持有准备项目的、有组织和有地位的人。说客在一个国际财团、国际组织或国家，通过游说吸引资金、形成联盟、提供解决方案以及执行设置的任务。其实，结构的数据展示着公共外交、政治和国家结构的兼职代表建立结构。因此，他们必须履行超出坚定的国际协议外的工作，在这个过程中他们的地位责任和合法性是通过批准了的。

游说活动的显著的形式是成功地使用所有现有的通信手段，通过有效影响成功地决定需求方的选择。其特别重点注意的是与大众媒体的共同工作。游说通过跨国结构的媒体图像，为客户的（国家的，公司的）在感兴趣的应用领域中形成的先决条件。人类功能创造的人工信息环境是一种自然环境形式，在控制和决策机构的管理上产生重大影响。

作为重要载体，媒体对这些国家政府和独立重要人物体系结构的影响应该引起注意。根据自由百科全书“维基百科”的定义，这样的现象被称作“戴高乐”效应。因此，行政机构被要求作为有自己目的信息追求的机构，一般与该国的目的和独立人员所接受的目标均不同。

世界上的许多大型权威信息机构是指跨国公司，其接受预定的任务，在世界各地的信息空间为他们的成就设置目标。

指示性的信息呈现在版块“公关服务”的信息技术市场”，其中由“凯旋公关”的J. Olzevski作出声明，给出了其确认观察到的趋势。“大型跨国公司喜欢一种思想，即一个机构可以为世界各地的活动服务。大机构达到了一个水平，是其工作质量可以在全球范围内提供服务。布鲁塞尔 - 说客城堡

世界游说中心排名第一的地方是美国，在第二位的，按法人代表权益的水平，是布鲁塞尔。这是由欧洲联盟的法律结构预先确定的。目前，超过1700个认证的组织在欧洲议会捍卫自己的利益，3900个同类组织工作于欧盟委员会。根据欧洲议会卡罗卡西尼的欧盟委员会副主席于2011年5月的游说登记报告指导，布鲁塞尔大约有15000位说客。也许，这个事实可以解释为什么大多数在欧盟国家的领土上采取行动的法律行为，为布鲁塞尔口音。

说客中心和其他“思想工厂”，拥有众多优势，如独特的应用中心、财务结构的强势代表、政治国家机构前成员以及大型国家和跨国公司的顾问和分析师。目前，全世界有超过5000个执行此功能的中心，其活动在世界上覆盖了包括170个大大小小在内的国家。在美国1700多个中心已经建立，正在积极履行其职能；在南美洲的类似的任务是由1900个此类结构执行；在西欧和东欧约有1800个此类功能的组织，包括俄罗斯；在亚洲有600多名此类功能的组织，包括中亚国家；在拉丁美洲约有500个组织的作用，包括加勒比海国家；在非洲大陆的国家和近东约700个此类功能的组织。此类功能的组织“影响力”存在指数最低的是40个，在大洋洲国家。

VIV在游说！

上述文字给“游说”这种历史现象一个得出结论的机会：诞生于1553年且作为现代社会公共生活的现象仍在发展。作为思想和独特个性项目的执行催化剂，游说被社会给予机会，实现自己的独特性，履行历史使命。

我们在全世界感到，现今在国家、企业、政党或其他集体结构中缺乏此类有着明亮个性的肩负责任的领导人，这是决定到全世界国际体系的整合。

我们的时代把这项任务放在全球领导人面前，以使其达到历史面临的高度的顶峰。在此高度，一方面国家和社会有着强势的面容来将世界经济通过现代信息渠道，创新技术和投资资源走廊融入世界经济；另一方面则是一个可能降至被历史遗忘在悬崖，孤寂，面临来自世界各地的风险，以排斥风险的方式陷入经济停滞。

无论多么辉煌和优秀的领导者，他的思想和发展也可以不被成千上万的群众、不被他同时代的人所了解。在这种情况下，无论是个人还是组织，如果能为其方案在全世界进行成功披露，领导者将从此得到公众的认知。



Radioactive cargoes

Very different radioactive cargoes, beginning with medical techniques and ending with the fuel for nuclear power stations are being transported every day by the world roads, railways, sea and inland water ways. It is already going on for five decades and nobody is worried with such cargo or raises alarm.

According to the data of the „World Nuclear Transport Institute“ (WNTI), nuclear energy satisfies 16 percent of the world electric energy demand lately. Stable production and supply of such energy depends on well regulated transportation of nuclear fuel.

Transportation of radioactive materials is strictly regulated and the regulations were announced for the first time in 1961. More than 60 member countries have signed them together with international civil aviation organization ICAO and IMO (international maritime organization). The regulations that strictly regulate transportation of radioactive cargoes foresee safe transportation of cargo and are valid in all parts of the world.

WNTI confirms that during more than 45 years there has never been any transport incident due to which the nuclear disaster might have happened or made impact on people or environment.

But lately the world is rather worried concerning radioactive cargoes.

Why?

Zita Tallat-Kelpšaitė

Fukushima tragedy changed the world

After the terrorist act in New York on the 11th of September 2001, the threat of terrorism has changed the world.

On the 11th of March 2011 the world faced the danger of indomitable nuclear energy.

As if by a strike of divine scourge, Japan was having a bitter experience for the second time during a century as the wounds of Hiroshima and Nagasaki are still aching.

And this pain is not the matter of Japan only.

The world feels anxious that after the catastrophe in Japan – one of the powerful high-quality goods producers – the ships and the cargoes that leave the country may be radioactive and then they become a problem for the countries situated far away from the shores of Japan.

Radiation was traced in the first ship that came to the USA from Asia after the catastrophe.

According to the data of information agencies, in China port Xiamen there was traced the „subnormal radiation“ on a ship that had 4698 containers on board which after the nuclear power station accident was sailing from Tokyo. The ship of the company „Mitsui OSK Lines“ was to turn round and sail back.

In Los Angeles the ship with 355 containers on board was checked and cleaned.

German shipping lines „Hapag-Lloyd“ and „Claus-Peter Offen“, for fear of radiation, cancelled the voyages to Japan ports of Tokyo and Yokohama.

Radiation excess was noticed on a ship that brought 2500 „Hyundai“ automobiles from Japan to the port of Iquique in Chile. Though Chile authority confirmed that the radiation was not big, the port people protested against it and required that the ship was not allowed to call the port.

Australia, Hong Kong and Singapore limited import of milk and other food products from the re-

gions situated in the vicinity of the power plant.

China made rather strict import of milk and vegetable products from five prefectures of Japan.

South Korea forbade the import of food products from four prefectures located around the Fukushima power plant. Taiwan forbade the import of food products from five prefectures and recommended its fishing companies to stop fishing in Japan waters.

European Union, Great Britain, Canada, Malaysia, Vietnam and Thailand intensified the observation and control of Japan goods.

Rotterdam – one of the biggest European container ports – checks ship radiation at sea till the ship has not yet called the port. Antwerp port behaves similarly.

Shipping companies „Maersk Line“ gave orders to the ships to keep 18 sea-miles distance away from Fukushima.

At a loss, or indifferent?

On the days of the earthquake in Japan and the blowing of Fukushima nuclear power plant I was in China, at a hand's reach from Japan. We discussed at a conference, went around the one of the biggest world port of Tianjin and it seemed as if nobody was interested in the on-going tragedy nearby.

Maybe it is possible to understand such behaviour – after the shock nobody was able to realize the scale and aftermath of this tragedy.

Other matters amaze: though the consequences of the tragedy in Japan are growing and spreading far away than in an arithmetic progression, industry and transport events that take place in different parts of the world somehow dissociate from the problem. At least at the ones that I was present, I did not hear that in one aspect or other those problems were being analysed.

The information, appearing in press about the radioactive cargoes that had left Japan and they are refused by ports, raised the concern and natural wish to know.

In order to clear out it, we pre-

pared a letter and sent to different rank of heads and specialists.

Letter to heads

Dear representatives of the governments, heads of ports, shipping, logistics companies and cargo owners!

International business magazine JURA MOPE SEA published in the English, Chinese, Russian and

Lithuanian languages, addresses you asking to comment the matters concerning transport sector, connected with the events in Japan.

The questions that you are kindly asked to answer, raise concern for transport sector and the business connected with it.

Ignorance raises fear, know-how induces purposeful activity.

Therefore we cordially ask to share your know-how and in this way induce international business community by its purposeful activities, seek for quicker and more efficient stabilization of the state.

We will be thankful for the answers to all or several or even one question at your choice.

You are kindly asked to write your name and position, the name of the company or institution.

We wish you every success in your activities and life.

We sent the letter by almost one hundred addresses. We were waiting for real comments from the „World Nuclear Transport Institute“ (WNTI), „World Nuclear Association“ (WNA) and other competent organizations.

Unfortunately, we got almost no replies. And those that we got were so meaningless that there is no sense to quote.

Some officers answered that the question was not planned and nobody was prepared to talk on this topic.



放射性货物



Zita Tallat-Kelpšaitė

每一天，多种不同的放射性货物随着医疗技术产生，以作为核电厂的燃料。它们通过世界的道路、铁路、海上和内陆水域进行运输。

这种现象已经持续了五十年，没有人为这些货物感到焦虑，或发起警报。

根据“世界核运输研究所”(WNTI)的数据，近年来核能满足世界电力近16%的能源需求。稳定生产和供应等能源依赖于管理良好的核燃料运输。

放射性材料运输受到严格管制，1961年首次公布了这项规定。60多个成员国家与国际民航组织ICAO以IMO(国际海事组织)共同就此进行签署。法规严格规范了关于放射性货物的货物安全运输预见，并在世界各地有效。WNTI证实，在长达45年以上的空间里，从未有过任何由于该核灾难导致可能对人或环境产生灾难影响的交通事件发生。

但最近，有关放射性货物全世界是非常地担心。

为什么呢？

福岛悲剧改变了世界。

在2001年9月11日的纽约恐怖行为后，恐怖主义的威胁已经改变了世界。

在2011年3月11日，世界面对着不可征服的核能的危险。

如果是神赐予的惩罚，那么日本正在遭遇比广岛和长崎的创伤还疼的第二次世纪灾难。而这痛苦也不仅仅是日本的问题。

在强大的高品质的产品生产商之一——日本经过灾难后，世界陷入焦虑，离开该国的船舶和货物有可能会遭到辐射，这成为位于远离日本海岸的国家的一个问题。

辐射要追溯到灾难后从亚洲来到美国的第一艘船。

根据信息机构的数据，在中国港口厦门发现了“非正常辐射”。在一艘东京开来的船上，有4698个集装箱于核电站事故之后装于船上。该公司的“商船三井”掉了头，航行了回来。

在洛杉矶，船上355个集装箱船被检查和清理。

德国航运公司“Hapag-Lloyd”和“Claus-Peter Offen”由于对辐射的恐惧，取消了航行至日本东京和横滨港口的航线。

在一艘从日本驶向智利港口的船上，发现了2500台辐射过量的“现代”汽车。虽然智利管理局证实，辐射不大，但港口民众抗议，并要求该船不可以停靠在港口。

澳大利亚、香港和新加坡限制从电厂附近坐落的区域中的进口牛奶和其他食品。

中国对日本的五个县在进口牛奶和蔬菜产品方面提出相当严格要求。

韩国禁止各地从位于福岛电厂附近的四个县进口食品。台湾禁止从五个县进口食品，并建议其渔业公司停止在日本海域捕鱼。

欧盟、英国、加拿大、马来西亚、越南和泰国加强了对日本商品的观察和控制。

鹿特丹——欧洲最大的集装箱港口之一，在船尚未到达港口还在海上的时候就检查船舶辐射情况。安特卫普港有类似的行为。

船务公司“马士基航运公司”命令船舶与福岛保持18海里的距离。

亏损，还是漠不关心？

在日本地震福岛核电站刮风的那段日子里，我正在中国，与日本咫尺之遥。我们在一次会议上进行了讨论，去了世界最大港口之一天津港，好像没有人对附近正在发生的悲剧感兴趣。

也许这种行为可以这样理解——震荡后，没有人能够意识到这一悲剧的规模和后果。

其他让人惊奇的事情：虽然在日本的悲剧后果正在以算术级数不断增加和扩大，世界不同地区的工业和交通活动却在某种程度上游离于此问题。至少在那些目前我参加的活动是这样的，我没有听到在一个方面或其他的问题对此问题进行分析的。

这些在媒体上刊登的信息，展示了有关离开日本的放射性货物被港口拒绝的事情，这引起了关注以及人们自然想知道的愿望。

为了解决这件事情，我们准备了一封信，发送给不同级别的领导和专家。

致领导者的一封信

尊敬的政府代表，负责港口、航运、物流公司的领导和货主们！

拥有英文、中文、俄文和立陶宛文四种语言版本的国际商业杂志《海》，向您问候，希望得到贵处运输相关部门关于日本事件的评论。

您被善意问及的问题，将引起运输部门和与其相关的企业的关注。

无知引起的恐惧，知道引导有目的活动。

因此，我们诚挚地希望分享您的知识，并以这种有意义的活动方式引导国际商业社群，寻求更快，更高效的稳定状态。

对于您所选择回答的所有问题，或几个问题，甚至是一个问题，我们都表示感谢。请您写下您的名字和职位，以及贵公司或机构的名称。

我们祝愿您在活动和人生中的总能取得成功。

我们将信发至近一百个地址。我们在等待来自“世界核运输研究所”(WNTI)、“世界核能协会”(WNA)和其他主管机构的真实评论。

遗憾的是，我们几乎没有得到答复。那些我们得到的回复大多没有意义，没有引用的价值。

有些人员回答说，问题没有列入计划中，没有人准备好来谈这个话题。■



The key to seamless travel is partnership not ownership

The second air-rail EVENTS conference "The Future of AirRail – Innovations & Modern technologies" once again stressed the importance of partnerships between rail operators, airports, airlines and suppliers in the fast growing air-rail market.



Milda Manomaityte,
Director of the airrail EVENTS



The Global AirRail Awards 2011 winners.

Whilst it is very interesting and engaging to contemplate about what possibilities the integrated door-to-door air-rail ticket can bring for the future of travel, a complication arises of truly seamless partnership. Still so many airlines see rail operators as competitors who "come and steal our revenue". To provide a truly door-to-door service, air-rail operators at both ends of the journey need to reach an agreement to offer some sort of standard ticket. So a three party partnership must be formed where all partners share the customer and provide equally high class service.

Ticketing suppliers see an opportunity in mobile and barcode technologies. Giacomo Biggiero, Chief Product Officer of Masabi talked about the "Ticket Machine in Your Pocket" concept for rail operators, when a 2D barcode is used to purchase and validate the ticket via the mobile phone.

If one standard barcode system is to be created for all airport trains, a joint ticket is then just one handshake away. Already some of the 10 Airport Expresses that participated in the conference in Riga seemed to be interested in such an idea; and if the round table discussions would bring them closer to sealing the deal, the other step would be to convince airlines that air-rail operators could increase their customer satisfaction like never before.

But, Giacomo warned, "a successful service must offer a significant advantage to the user, the mobile payment must be easier than cash and cards, just because a user can do something,

doesn't mean they will."

Dirk Brekel, Business Development Director of NS Hispeed also stresses that the partnership and cooperation between airlines and rail operators lies not only in ticketing, but they are perfect partners to complement each other in crisis situations such as the ash cloud, who put on hold the entire European airspace and the harsh winter of 2010, when trains were having difficulties on tracks. "Airlines and Railways complement each other so a good cooperation is vital for good service", Dirk said.

Whilst mobile ticketing companies hypnotised the delegates with their smooth barcode systems, Verena Metz, Operations Director of Groundline, shared some interesting facts showing that a lot of people still do prefer the classic paper ticket. For example their customers in Italy do not use electronic ticket at all and only one per cent of Switzerland travellers chose the electronic ticket through the company. The situation is quite different in UK, as 75% of Groundline customers prefer e-ticket for their travel.

So whilst we talk about integration, can it be done using a paper ticket or should we wait until the world went digital?

What is an Airport Express?

Since we started talking about Airport Express it could be useful to have a look at who they are. An Airport Express is a dedicated, high speed air-

port rail link with its own distinctive brand and premium service. Airport Expresses are amongst the leaders in the rail industry, innovating in train design, ticketing, customer service and marketing.

A great example is the Swedish Arlanda Express, and the company's CEO Per Thorstenson presented their latest project to wow the travellers – Train of the Future. Constantly innovating with their train interiors, Per stressed that design was very important to their company and brand image.

The Airport Express "formula" can be used to describe 22 air-rail operators around the world and the delegates of the conference discussed the possibility of having official benchmarking to determine if a rail operator meets the criteria and can call itself an Airport Express.

A similar attempt to join the airport express was made in UK with the former Airport Express Alliance (AEA) comprising of Heathrow Express, Gatwick Express and Stansted Express. AEA was responsible for the joint marketing strategy and the "airport express" image, but because of "incompatibility of characters" the marriage was terminated in 2009.

So would it be possible to have an international standard of an Airport Express or do cultural differences, that make each operator unique and brilliant in their own way, prevent the global unification?

Who owns the customer?

It seems that "ownership" of the customer raises the most heated debates between the rail operators, airports and airlines. Many delegates raised this issue in their discussions, including rail operators, airlines and airports.

But are we looking at this from a wrong angle? Surely, it is like being parents? Nobody really owns the child - both parents are there to make sure it is well looked after and happy to take the journey through life.

As a traveller, I do not want to be owned by anybody, I make free choices of who to travel with and the minute I feel I have been mistreated – I chose another service provider. So while the three of them are fighting who gets the lion share from the traveller, airports, railways and airlines should get together and discuss



无缝旅行的关键是合作伙伴关系而不是所有关系



how to make the journey as seamless and simple as possible, so travel once again would become something of pleasure not hassle.

Next airail EVENTS conference "The Future of AirRail – Airport Rail Terminal Integration" will take place on 20 October in London, UK.

Global AirRail Awards 2011

On 18th May in the capital of Latvia, Riga, the air-rail community gathered to reveal who are the winners of the first ever Global AirRail Awards 2011.

Finalists of 10 entries waited with anticipation to learn who delivered the best results last year and achieved excellence in their operations.

The Global AirRail Awards 2011 Winners

- **Air Rail Link of the year** - Aeroexpress
- **Partnership of the year** - MTR Corporation Ltd: Partnership with airlines for the seamless journeys
- **Project of the year** - A-Train AB/ Arlanda Express - Train of the Future
- **New Service of the year** - Canada Line
- **Airport Rail Terminal of the year** - Skidmore Owings & Merrill - Washington Dulles International Airport
- **Best Customer Service** - Express Rail Link - KLIA Ekspres
- **Best Marketing Campaign** - Gautrain - Gautrain Launch
- **Innovation: Ground breaking technologies** - Appear Networks - Context Aware Mobile Workforce Communication Technologies – serving Air and Rail
- **Innovation: Implementation** - GuestLogix Inc - Technology and Implementation for on-board retail purchase for tickets to Heathrow Express
- **Supplier of the year** - RE:Systems - Ticketing for Heathrow Express
- **Personality of the year** - Noormah Mohd Noor, CEO of Express Rail Link

*Milda
Manomaityte,
空铁活动总监*

第二届空铁活动会 议“空铁未来——创新与现代科技”再次强调了在快速增长的空运铁路运输市场中，铁路运营商、机场、航空公司和供应商之间伙伴关系的重要性。

虽然去思考整合门对门空铁车票可以给未来的旅行带来什么样可能性，这是非常有趣和迷人的，但这也是真正无缝的伙伴关系的并发症。仍然有那么多的航空公司视铁路运营商为“来偷我们的收入”的竞争者。为了提供一个真正的门对门服务，空铁运营商在旅途的两端需要达成协议，提供某种标准票。因此，一个三方伙伴关系一定会形成，所有合作伙伴分享客户，提供同样高水准的一流服务。

票务供应商在移动和条形码技术中看到一个机会。当二维条码用于通过移动电话购买和验证机票的时候，Giacomo Biggiero，Masabi首席产品官谈到关于铁路运营商“在口袋中的门票机”概念。

如果一个标准条码系统是用于创建所有机场列车，那么一联票只是一个握手，然后离开。已经有10个机场快线表示，在这样的想法下参加在里加的会议，并且如果圆桌讨论会能使其更加接近签署合约，似乎是有意思的，其他的➤



the future of airrail
Airport Rail Terminal Integration
20 October 2011, London



步骤将是说服航空公司，空铁运营商从未像现在这样可以增加他们的客户满意度。

但是，Giacomo警告说：“成功的服务必须给用户提供显著的优势，移动支付必须比现金和卡更容易，因为用户可以做一些事情，并不意味着他们会做。”

Dirk Brekel，NS Hispeed的业务发展总监还强调，伙伴关系以及航空公司和铁路运营商之间的合作，不仅在于售票，还在于他们是互补性危机局势的完美合作伙伴，其他诸如当列车在轨道上有困难的2010年时占有整个欧洲领空的灰云和严冬。“航空公司和铁路相得益彰，所以一个好的合作对于良好的服务是至关重要的，”Dirk说。

虽然移动票务公司用自己的条码系统顺利催眠代表，Verena Metz，地面线路的运营主任，分享的一些有趣的事显示，很多人仍然喜欢经典的纸质机票。例如，在意大利的客户根本不使用电子客票，且仅有百分之一的瑞士旅客通过公司选择电子票。这种情况在英国是相当不同，因为75%的地面线路客户更喜欢地面线路的旅行电子客票。

所以，虽然我们谈到了整合，这事情能由纸质机票完成还是应该等到世界进入数字时代？

什么是机场快线？

自从我们开始谈论关于机场快线，看看谁在使用是有用的。机场快线是一种高速机场和铁路结合的、拥有自己独特的品牌和优质的专用服务。机场快线是铁路行业中的领导者，在列车设计、票务、客户服务和市场营销上均有创新。

一个很好的例子是瑞典阿兰达快线，公司总裁 Per Thorstenson 向游客们介绍了他们的最新的旅游项目——未来列车。通过列车内部的不断创新，Per 强调设计对于他们的公司和品牌形象非常重要。

机场快线“公式”可以用官方的基准来形容，来自世界各地参加本次会议的22位空铁运营商代表讨论了这项基准，以确定如果铁路运营商有可能符合标准，可以称自己是机场快线。希思罗快线，盖特威克快线和斯坦斯特德快线组成了英国的前机场快线联盟(AEA)，也做了一个类似的尝试。机场快线联盟负责营销战略和“机场快线”的形象，但由于“个性不同”，此次结合在2009年终止。

所以，机场快线可能有一个国际标准吗？或从文化差异上，每个运营商能使自己以独特的方式辉煌，防止全球统一吗？



谁拥有客户？

似乎客户“归谁所有”这个问题引起了铁路运营商、机场和航空公司之间的最激烈的辩论。许多代表都在讨论中提出了这个问题，包括铁路运营商、航空公司和机场。

那么，我们看这个问题的角度错了吗？当然，这样子看起来更象是父母吗？没有人真正拥有孩子——父母双方都是在确保孩子得到很好的照顾，愉快地度过生活的旅程。

作为一个旅行者，我不想属于任何人。我有权利决定和谁一起旅行。当我觉得我有被虐待的时候——我选择了另一个服务提供商。因此，当机场、铁路和航空公司在为谁应该得到大份额的旅客而争执的时候，事实上他们三方应该聚在一起，讨论如何使旅程无缝、尽量简单，这样再次旅游会成为快乐而不麻烦的事。

下一次空铁会议活动“空铁未来——机场铁路站一体化”将于10月20日在英国伦敦举行。

2011年全球空铁奖

5月18日在拉脱维亚的里加，空铁界聚集一堂，揭晓2011年第一届全球

空铁奖获奖情况。10项大奖的入围者等待着，期待观看谁在过去的一年里在经营中表现卓越，取得了最好结果。为获奖这份荣誉而竞争相当激烈且当之无愧。正如法国戴高乐将军所说——“伟大的事业永远离不开伟大的人民，而人民之所以伟大，是因为他们有意志坚定，坚决执行。”没有比空铁中更伟大的人了——他们决心在所做一切中都表现出色。

全球空铁奖于2011年二月至三月期间进行选拔，然后六位主要评委对奖项进行了评选。获胜者是经过所有评委总结而被选中的、一个类别中的最高成绩得主。 ■

2011年全球空铁奖获奖者

- 本年度空运铁路奖——航空快线
- 本年度伙伴关系奖——MTR有限责任公司：在无缝旅行方面与航空公司结为伙伴关系
- 本年度项目奖——AB一条龙火车/阿兰达快车——未来列车
- 本年度新服务奖——加拿大线
- 本年度机场铁路码头奖——斯基德莫尔奥因斯和美林——华盛顿杜勒斯国际机场
- 最佳客户服务——铁路快线——吉隆坡国际快线
- 最佳市场营销活动——Gautrain——Gautrain启动
- 创新：地面突破技术——呈现网络——上下文感知移动劳动力通信技术——服务于航空和铁路；创新：实施——GuestLogix公司——机上为Heathrow快线购买零售门票的技术与实施
- 本年度最佳供应商奖——回复：系统——Heathrow快线票务
- 本年度人格奖——Noormah Mohd Noor，铁路快线的首席执行官



Messe München
International

EKO
FAIR LIMITED CO.



logi trans



Transport Logistics Exhibition

8-10 December 2011
Istanbul



THIS FAIR IS HELD UPON THE AUTHORIZATION
OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY
EXCHANGES OF TURKEY, IN ACCORDANCE
WITH LAW NUMBER 5174.



www.logitrans.com.tr



Moscow. Munich. Lima

Marius Sturmas

„TransRussia 2011“ (Moscow, Russia): „Sustainable development of transport – guarantee of integrity and safety“

More than 10 thousand specialists including 9 thousand during the first two days – visited the 16th international exhibition „TransRussia 2011“. The indices are by 5,4 percent better than last year – the organizers of the event „TransRussia 2011“ expressed their happiness. They were sure that the flow of visitors would not stop and on the contrary – would even increase as different media before the exhibition and during it actively propagated this one of the most serious and good history having transport and logistics events.

And they were right. The participants of transport and logistics market were going to a bright new Moscow exhibition and conference centre „Expocentre“ in a continuous flow.

„Sustainable development of transport is a guarantee of the unity of economic environment, free movement of goods and services, sound competition and free economic activities. It is a guarantee of the improvement of integrity, security, quality of life and conditions in Russia. The exhibition „TransRussia“ – is the biggest Russian transport forum which demonstrates

the whole complex of transport field services“, – said the Minister of Transport of Russia Igor Levitin opening the 16th exhibition „TransRussia“ where 450 companies from 31 country of the world took part.

Separate topical expositions were presented at the exhibition: ports, sea and inland waters, road and railway transport, cargo handling equipment, information technologies, logistics, finances and customs services.

Traditionally national pavilions of Germany, Finland, Check Republic, Belgium, Holland, Kazakhstan, Ukraine, Belarus, Spain, Lithuania, Latvia, Estonia and other countries presented the activities.

Belarus considers this exhibition as the business platform where the carriers and consignors meet, where new routes are being drawn and supply chain perspectives are being formed. Belarus used this business place d'armes for the presentation of its container train „Zubr“ connecting Latvia, Belarus and the Ukraine and in this way linking Latvian, Estonian and the Black Sea ports.

Belarus was actively working with the colleagues from Russia, Ukraine, Poland, Lithuania and Kazakhstan.

Estonians who used to be rather reserved earlier, this year surprised not only with an impressive exposition, the songs of a picturesque choir, but also with business-like activities.

During the exhibition the daughter company of „Estonian railways“ „EVR Cargo“ signed contracts with Russian companies „Transkontein-

er“, „Eurosib“, „Transgarant“ concerning the use of wagons for the transportation of containers.

The Chairman of the board of Estonian railways Kaito Simmermann stressed that during the last four months Estonian containerized cargo flow increased by 70 percent and additional platforms were necessary for them.

Director general of the company „Ust-Luga“ which participates in the exhibition each year Maksim Sirokov stated that it was an excellent place to present their strategy and plans for the partners and undertake the knowledge of the colleagues too.

Last year the cargo turnover of Ust Luga port was 11,8 m tonnes and 65 521 automobiles. They plan that by 2018 the port capacity will reach 180 m tonnes per year.

„TransRussia“ organizers are to be praised for excellent logistics of the exhibition itself. The exhibition and the conference took place in an integral environment at a time. It helped the participants to save time and guaranteed active and productive communication.

„Transport Logistics“ (Munich, Germany): „This exhibition cannot be missed“

There are no accidental participants or any wandering walkers in the world biggest transport, logistics and tele-matics exhibition in Munich.

The event taking place in the area of 100 000 square meters and 8 pavilions and sheds in the Munich

expo centre is a grand transport and logistics event that is rather costly for the participating companies. But this exhibition that takes place one year in Munich (Germany) and the other year in Shanghai (China) attracts more and more visitors.

This year 1893 companies from 59 countries of the world came to the 14th exhibition „Transport logistics“ which started its activities in 1978. This figure exceeded the figure of 2009 by more than 7 percent. Then exponents from 55 countries took part at the exhibition. The number of participants was supplemented by the foreign companies and not from Germany. Foreign companies made 44 percent of all the participants of the exhibition. In 2009 foreign companies made 40 percent.

Lithuanian transport and logistics business presented its services at even three pavilions. The joint stand of Klaipeda port companies achieved great attention, as well as „Lithuanian railways“ and logistics company „VPA Logistics“ which presented its concept and services in an especially original way. China business delegation was especially interested in the activities of this company working in Lithuania and Kazakhstan. The head of „VPA Logistics“ Žilvinas Žilinskas was happy with the meetings with the old partners and with new contacts.

During four days a record number of transport specialists visited the exhibition in Munich – more than 51 thousand visitors from 134 countries. Two years ago there were 47500 visitors from 112 countries



ssol. Gdansk. Klaipeda

and it was a significant sign of the market recovery after the crisis.

Business masters and exhibition experts confirmed it as if in a single voice: „this exhibition cannot be missed“. Really the Munich exhibition centre on the four days of the beginning of May becomes a real Mecca of transport business where the representatives of all modes of transport, logistics, port stevedoring, warehousing, forwarding, equipment and technical supply, information technologies and other companies such as insurance, customs and finance sector meet.

At the 6th European aviation and cargo transportation conference „Air Cargo Europe“ that took place in the exhibition environment and the 7th maritime logistics conference „mariLOG“ and Munich transport and logistics forum the transport situation in all aspects were discussed under the context of economic recovery after the crisis.

„Messe Munich“ executive director Eugen Egetenmeir said that the positive, industrious and active atmosphere that prevailed in the exhibition and conference halls spoke about the resilience of transport sector and its tendencies to grow.

ESPO conference (Limassol, Cyprus): „Optimising port performance and reviewing port policy“

In the beginning of May in Cyprus city Limassol there took place ESPO conference „Optimising port performance and reviewing port

policy“ and the participants discussed on what factors predetermine the successful port performance and what changes should be made in the EU policy determining those factors.

The conference started with a seminar „Maritime Impact of Political Changes in the East Mediterranean“, and recent political events in Egypt were mentioned that had a direct impact on cruise tourism business.

During the events in Egypt not a single cruise vessel called Egypt and Tunisia ports and it made great loss to cruise tourism.

Tourism sector is rather sensitive to any disturbances. If cruise travellers have the least fear, cruise vessel companies do not try to risk.

Looking at the situation from a short term perspective, other ports gained benefit due to the political situation in Egypt as new cruise vessel routes were created. But looking from a long-term perspective it is not good. The fears of the travellers did not disappear and nobody can say if such political events will repeat in other countries of the region.

Those events made to think about the security plan and the spreading of information. Under the extraordinary events the society is to get much as possible information for the dissipation of doubts. The travellers are to know why other ports are safe.

Events in Egypt induced thinking about the future strategy. After those events there was formed the long-term transport vision up to 2050.

Last year cruise business served 5,5 million passengers. This year it is anticipated that

What is waiting for the ports?

It may be that the artificially raised good-time euphoria will pass. Different arrears crisis are possible. Pressed by taxes the terminals will restructure their services. But the strategic port territories will always remain a good in demand. The terminals will again be an interesting investment possibility though they will be assessed more concretely.

„Shipping falls ill but it never dies. The whole world depends on shipping. Competition takes place not only among the ports but also among groups of ports. The future is optimistic, - the president of the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents Christakis Papavassiliou is sure.

Image consultant Stef Verbeek thinks that the success to a great extent depends on the commodity brand.

How should the ports that achieved good activity results present their brand and what the brand is? The answer of the expert is that the brand is not the word you are saying but it is the word that they say.

In order to know what the clients think about you, you must individually come into contacts with them, i.e. to come into long-term relations.

Commodity brand obliges you to differ from the crowd. Therefore it is necessary to permanently think



this figure will grow by about 23 percent.

Lately the activation of cruise business is connected with the aging problem of inhabitants as elderly people gladly choose cruise voyages. But this sector may face difficulties in the future connected with the changes in pension system.



about the client, what unique value to propose to him that nobody else might do it.

And this will determine the success.

Conference of the Sea day of Europe in (Gdansk Poland): “Maritime Policy: Putting People First”

50 percent of the inhabitants of Europe live at sea. 90 percent of cargo is transported by sea. Maritime activities are to be made to keep ecologic balance.

We permanently face challenges: climate change, lack of natural resources. Those challenges induce business to look for new possibilities.

According to the Polish Minister of Infrastructure Cezary Grabarczyk, the essence of maritime policy is the innovations.

Speaking about the future of maritime business it was stressed the necessity of teaching, education and training of the youth.

„Educated people – mean new ideas and new ideas mean the successful activities“, said the member of EC Maria Damanski.

If we wish to successfully continue hundreds of years traditions, more young people are to join maritime business.

What and how is it to be done that maritime career were interesting for young people?

Universities are to adapt to new requirements in order to become attractive. In maritime sector it is necessary to reach that the persons working in maritime business were able to work not only according to the narrow speciality, but also got

all-sided knowledge in case the labour situation changed they might „migrate“ among the professions.

International forum (Klaipeda, Lithuania): „Cities and ports: looking for common road“

At the international forum „Cities and ports; looking for common road“ organized on the occasion of the 20 year foundation of Klaipeda State Seaport Authority, the seafarers, port

containers or passengers of received benefit. For sea and port people the history is important, connection of the past and the present allowing understanding better the meaning of the presence and the prognosis for the future.

ESPO political counsellor Antoni Michail presented European initiatives and the best practical examples in the social integration of ports.

Director General of the company „DFDS Lisco“ J. Nazarov speaking



and logistics specialists, historians and cultural people discussed on the beginning and development of port and city and the perspectives, the impact of port on the development of the city.

After the review given by the historian of Lithuanian Maritime Museum Dainius Elertas, „The weights of power in the development of the cities and ports“ the questions showed that maritime business is not only counting the handled tonnes, covered miles, transported

about passenger ferry lines as a catalyster of the development of maritime tourism, analysed the existing ferry lines from Klaipeda port to the other Baltic ports and their future perspectives.

When asked what prerequisites might make to operate the ferry line Klaipeda-Stockholm, J. Nazarov used the economic logics of a line operator.

Trip Klaipėda - Stockholm

Fixed costs of the maintenance of the line

- Ship freight, 45.000 € / a day -

45.000 €

- Fuel, 40 t at 450 € - 18.000 €
- Port costs for ship call - 7.000 €
- Total ship line maintenance costs per trip - 70.000 €
- Net income from cargo, 600 Lm at 20 € - 12.000 €
- Share of net income from the passengers - 58.000 €
- Net income from tickets for one passenger - 28 €
- Net income from sales on board a ship for one passenger - 30 €
- Total for one passenger, 58 € (In total one passenger spends 101 €)
- Minimal number of passengers per trip, without loss - 1.000
- Minimal number of passengers per year - 300.000

So, the answer to a question if there are any prerequisites to open a line Klaipeda-Stockholm is negative. As according to J. Nazarov,

- The crowd of tourists from Sweden going to the Baltic States is only a myth. In „Tallink“ lines only 13-15 percent of passengers are Swedes;
- Probable number of passengers per year might reach only 250 000;

- The line with one ferry is not sustainable enough and for two ferry line the least number of passengers is 600 000;

- Lately there is observed the tendency of bigger RoPax ships.

In 2010 passenger flow in the lines to Kiel and Karlshamn was 150000. If it were possible to maintain the growth ratio of the last 10 years, in 2020 the passenger flow might reach 700 000.

In the opinion of J. Nazarov, in order the port were attractive for tourism one is not to forget quite a small thing – presenting a port or a city it would be necessary to mention that it may be reached by ferry lines. ■



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



莫斯科、慕尼黑、利马索

Marius Sturmas

“2011年俄罗斯国际运输与物流展”（莫斯科，俄罗斯）：“可持续发展的运输——要保证诚信和安全”

包括前两天9000名在内10000多名专家——参观了第16届国际展会“2011年俄罗斯国际运输与物流展”。组织者表示愉快地表示其指数同比上涨5.4%。他们确信客流不会停止，相反——甚至会因为之前不同的媒体对上这一物流史最严肃最良好的活动之一的宣传而增加。

他们是对的。运输和物流市场的参与者将参加莫斯科的一个崭新的展览并不断到展览中心去参加会议。

“运输的可持续发展是经济环境团结，商品和服务自由运动，健全的竞争和自由的经济活动的保证。这是在俄罗斯诚信，安全，生活条件和质量提高的保证之一。展览“俄罗斯国际运输与物流展”——是俄罗斯最大的交通论坛，表明了整个运输领域的服务情结”，——Igor Levitin，俄罗斯交通运输部长在16日展览开幕时如是说，其中来自全球31国家的450家公司参加了开幕式。

独立话题于展会中呈现出来：港口、海洋和内陆水域、公路和铁路运输、货物装卸设备、信息技术、物流、金融和海关服务。

德国、芬兰、捷克共和国、比利时、荷兰、哈萨克斯坦、乌克兰、白俄罗斯、西班牙、立陶宛、拉脱维亚、爱

沙尼亚等国家组成了国家传统展团来出席活动。

白俄罗斯认为，这个业务平台让供应链中正在拟订新航线和形成新观点的运营商和货在展览中见面。白俄罗斯用这次展览来展示它的集装箱列车“Zubr”，这辆列车连接了拉脱维亚、白俄罗斯和乌克兰，并以这种方式连接拉脱维亚、爱沙尼亚和黑海港口。

白俄罗斯正积极与俄罗斯、乌克兰、波兰、立陶宛和哈萨克斯坦的同伴一起工作。

之前相当保守的爱沙尼亚，今年不仅在以印象深刻的论述令人吃惊不已，还准备了一个风景如画的合唱歌曲，当然也是商业活动性质的。

展览期间作为“爱沙尼亚铁路”子公司的“EVR货运”与俄罗斯公司“Transkoesteiner”、“Eurosib”、“Transgarant”关于运输集装箱的货车使用签署了合同。

爱沙尼亚铁路局主席Kaito Simmermann强调，在过去四个月里爱沙尼亚集装箱货流增长了70%，对他们来讲额外的平台是必要的。

每年参加展览的“Ust-Luga”公司的总监，Maksim Sirokov说，这是一个很好的为合作伙伴提出战略和计划并继承同行知识的地方。

去年，Ust-Luga港口货物周转期为1180万吨，有65 521辆汽车。他们计划到2018年港口吞吐能力将达到每年1亿8千万吨。

“俄罗斯国际运输与物流展”的组织者因此次优良的物流展览而获得好评。展览和会议同时在同一地点召开。这有助于参与者节省时间，确保积极和富有成效的沟通。

“2011年德国慕尼黑国际物流、远程传送及交通运输贸易博览会”（慕尼黑，德国）：“这个展览不容错过”

在慕尼黑这个世界上最大的物流、远程传送及交通运输贸易博览会上，没有任何偶然的参与者或闲逛的游客。

此次活动占地10万平方米，在慕尼黑博览中心区地方的展馆拥有8个展棚，是一个宏大的运输和物流事件，对于参展公司来讲是相当昂贵的。但此次在慕尼黑（德国）举行的展览和其他年在上海（中国）举行的展览一样，吸引着越来越多的游客。

今年，来自全世界59个国家的1893个公司参加了始于1978年的第14届“德国慕尼黑国际物流、远程传送及交通运输贸易博览会”。这个数字相对2009年增长了7%还多。上次55个国家参加了展览。增加的与会者是非德国的外国公司。在所有参展商里外国公司占44%。2009年外国展商占40%。

立陶宛运输及物流业务分三个展馆展示了其服务。克莱佩达港口公司、立陶宛铁路与VPA物流公司的联合展位得到了很大的关注，他们用特别及真实的方式展示了其概念和服务。中国商业代表团对于这些在立陶宛和哈萨克斯坦的公司的活动特别感兴趣。VPA物流公司的领导Žilvinas Žilinskas很高兴能在此与新老合作伙伴见面。

在这四天中运输专家参观慕尼黑



尔、格但斯克、克莱佩达

展览的数字值得记录——有来自134个国家的超过51000位的访问者。两年前有112个国家的47500观众参与，这是一个金融危机后市场复苏的迹象。

业务专家和展览专家发出同样的声音，一致证实：“这个展览不容错过。”在5月开始的这四天中，慕尼黑展览中心成为一个真正的让所有的运输、物流、港口装卸、仓储、货运、设备和技术供应、信息技术、模式和其他公司如保险、海关和金融等代表进行交流的大聚会。

在第六届欧洲航空货物运输会议“欧洲货物空运”与展览同期举行，第七届海运物流会议“mariLOG”和慕尼黑的交通和物流论坛讨论了危机之后在经济复苏的背景下各方面交通进行的情况。

“慕尼黑展览公司”执行董事Eugen Egetenmeir表示，勤奋和积极的气氛盛行于展览和会议之中，谈论着对交通部门的弹性及其增长的趋势。

ESPO会议（利马索尔 塞浦路斯）：“优化港口 性能及审查港口政策”

五月初在塞浦路斯城市利马索尔举行了以“优化港口性能及审查港口政策”的ESPO会议，与会者讨论了港口表现出色的预先决定因素，以及为确定这些因素欧盟应在政策上做出哪些调整。

会议以举办研讨会“东地中海的政治变动产生的海事影响”开始，并在其



中提及最近埃及对邮轮旅游业务有直接影响的政治事件。

在埃及的事件中不仅是一条叫做埃及的邮轮收到了损失，还有突尼斯港口的邮轮旅游业也收到了损失。

旅游行业对任何干扰都相当敏感。仅仅因为如果邮轮旅客有恐惧，邮轮公

司都不要试图冒险。

从短期角度回顾，由于在埃及政治局势，其他港口得到了好处，新邮轮航线被开辟出来了。可是从长远的角度来看是不好的。旅客的恐惧并没有消失，没有人可以说，这样的政治事件在该地区其他国家不会重复。

这些事件使人不得不考虑安全计划和信息传播。在发生特殊事件的时候，社会需要得到尽可能大量信息的信息来消除疑惑。旅客需要知道为什么其他港口是安全的。

埃及的事件引发了人们对未来战略的思考。这些事件后交通的长期规划制定到了2050年。

去年，邮轮业务服务550万人次。今年，预计这一数字将增长约23%。

最近的邮轮业务的激活与居民老龄化有关，因为老年人很高兴选择邮轮旅行。但是未来这部分与在改变的养老保险制度进行连接时可能会面临困难。

港口将面对什么问题？

人为引发的好时光所带来的快乐可能会消失。不同欠款危机可能存在。税收的压力可能导致码头重组他们的服务。但是，战略港口领土将永远保持需求良好状态。码头将再次成为投资的兴趣点，尽管他们会被更具体地加以评估。

“航运可能会生病，但它永远不会死亡。整个世界都取依赖航运。竞争不仅存在于港口之间，也存在于地方港口群体之间。未来是乐观的，”——国家船舶经纪人和代理人协会联合会主席Christakis Papavassiliou对此很确>



定。

形象顾问Stef Verbeeck认为，商品在很大的程度上的成功取决于其品牌。

取得良好活动成果的港口应该如何展示他们的品牌？品牌是什么？该专家的答案是，品牌不是你说的，而是他们说的。

为了知道客户对你的想法是什么，你必须单独来与他们接触，比如说，建立长期关系。商品品牌使你与众不同。因此，如果要一直思考，要拥有客户你可以给他提供哪些独特的、其他人不能提供价值。这将决定你是否成功。

欧洲海洋日会议（格但斯克波兰）：“海洋政策：以人为本”

欧洲50%的居民生活在海上。90%的货物是通过海上运输。海上活动将维持生态平衡。

我们长期面临的挑战：气候变化，自然资源缺乏。这些挑战促使企业寻找新的可能性。

根据波兰基础设施部长Cezary Grabarczyk的意见，海洋政策的本质是创新。

谈及关于海事业务的未来时强调了教学、教育和青年培训的必要性。

“受过教育的人——意味着新思路；新思路意味着成功的活动”，欧共体成员Maria Damanski说。

如果我们要成功地继续数百多年传统，就要让更多的年轻人加入海运业务。

是什么使年轻人对海上承运感兴趣？如何使年轻人感兴趣？

高校要适应新的要求，才能具有吸引力。在海事部门工作不能狭窄地仅仅掌握这一领域在海上工作的专业知识，

还要能了解所有的情况下相关方面的知识，以防他们的工作状态变化了，他们可能会面临专业的“迁移”情况。

国际论坛（克莱佩达，立陶宛）：“城市和港口：寻找共同的道路”

国际论坛“城市和港口：寻找共同的道路”的举办正值克莱佩达国家海港管理局成立20周年之际，海员、港口和物流方面的专家、历史学家和文化名人就港口和城市的开始、发展和前景以及港口对城市发展的影响进行了讨论。

立陶宛海事博物馆历史学家Dainius Elertas提出的关于“城市和港口发展的动力重量”的问题的回顾，据这一回顾表明，处理的海运业务不仅是吨数，无数英里，运输的集装箱或乘客是受益的。对于海上和港口的人们，历史很重要，历史连接了过去和现在，允许更好地理解意义的存在和以及对未来的预测。

ESPO政治顾问Antoni Michail展示了欧洲创新，并提出了港口与社会融合的最佳实例。

“DFDS Lisco”公司总监J. Nazarov谈到了旅游客运渡轮线是作为发展海上旅游业的催化剂，分析了从克莱佩达港现有的渡轮行到其他波罗的海港口的情况和他们的未来前景。

当被问及什么条件可能使其经营克莱佩达—斯德哥尔摩轮渡线，学者J. Nazarov利用一个电话运营商的经济逻辑来解释。

出行克莱佩达 - 斯德哥尔摩

该航线固定维护费用

- 船运费，45.000€/日 - 45.000 €

- 燃料，40吨，每吨450€ - 18.000 €
- 港口船舶呼叫费用 - 7.000 €
- 每趟船行总维修费用 - 70.000 €
- 从货物得到的净收入，600ML,20€/ML 12.000 €
- 从游客处得到的净收入 58.000 €
 - 从一名乘客的门票得到的净收入，28€
 - 在船上针对一位游客销售的净收入，30€
 - 总计为一位乘客，58€ (总计一名乘客花101€)
 - 无损失时每趟乘客数量最少为1.000
 - 每年最小的乘客数量为 300.000

因此，根据J. Nazarov的意见，对开设克莱佩达—斯德哥尔摩航行是否需要有任何先决条件，这个问题的答案是否定的。

- 从瑞典前往波罗的海国家有很多游客这只是一个神话。在“高连接”线中的乘客只有 13%-15%是瑞典人；每年能达到的乘客人数仅为250 000。

- 这条只有一只轮渡的航线面临供给不足，而两个轮渡线的乘客数量最少为600 000人；

- 据观察最近有使用较大的RoPax船舶的趋势。

- 2010年去基尔和卡尔哈姆的线路客流是15万。如果是在2020年可能保持过去10年的增长比率，客流可能达到70万。

根据J. Nazarov的观点，为了使港口能够非常吸引旅游，有件小事情不能忘记——展示一个港口或一个城市的时候，必须提到这里可乘渡轮航线到达。



Review of cargo turnover of the Baltic ports

January-April 2011

During four months of this year 12,0 million tonnes of seaborne cargo was handled in Klaipeda port, the total growth of cargo volumes made even 20,8 percent comparing to the same period last year.

Klaipeda port left behind the neighbouring Riga and Ventspils ports according to the cargo turnover in the Baltic ports during January-April 2011 and was slightly behind the joint Tallinn port. The total cargo turnover of Klaipeda port and Butinge terminal was 14,6 million tonnes during January-April 2011 and exceeded the cargo turnover of the joint Tallinn port by 1,78 million tonnes.

The biggest increase in stevedoring volumes during the first four months of this year, comparing to the same period last year was reached due the increase in stevedoring volumes of bulk natural and chemical fertilizers (+966,7 thous. tonnes), ro-ro cargo (+314,6 thous. tonnes), containerized cargo (+283,6 thous. tonnes), liquid natural and chemical fertilizers (+262,3 thous. tonnes), and oil products (+161,4 thous. tonnes).

According to the groups of cargo there mostly increased stevedoring volumes of general cargo (24,8 percent) and it made 3 798,6 thous. tonnes (31,6 percent of the total turnover of the port). Stevedoring volumes of bulk and dry bulk cargo increased by 24,2 percent, or 4 627,1 thous. tonnes (38,5 percent) was handled and liquid cargo volume increased by 12,9 percent and it made 3 584,9 thous. tonnes (29,9 percent).

During January-April 2011 2 208 vessels called Klaipeda port, i.e. by 13,4 percent or by 261 ship more than during the same period last year.

Klaipeda port further on maintains the leading position according to the stevedoring volumes of containerized cargo among the countries of the Baltic region. During January-April this year 129 422

Port	Cargo turnover in the Eastern Baltic ports, thous. tonnes		
	Volume 2010 01–04	Change, percent 2011 01–04	Difference
Total:	86 461,5	93 812,0	+8,5 +7 350,5
Primorsk	24 819,8	24 852,8	+0,1 +33,0
Saint Petersburg	15 752,5	17 023,8	+8,1 +1 271,3
Tallinn	11 706,8	12 833,7	+9,6 +1 126,9
Klaipėda	9 943,6	12 010,7	+20,8 +2 067,1
Riga	9 642,2	10 896,4	+13,0 +1 254,2
Ventspils	9 707,0	9 780,0	+1,0 +73,0
Ust Luga	3 251,3	4 591,0	+41,2 +1 339,7
Liepaja	1 319,7	1 550,3	+17,5 +230,6
Vyborg	318,6	273,3	-14,2 -45,3
Kaliningrad	n. d.	n. d.	- -
n. d. no data			

Port	Container handling in the Eastern baltic ports, TEU		
	Volume 2010 01–04	Change, percent 2011 01–04	Difference
Saint Petersburg	551 696	747 441	+35,5 +195 745
Klaipėda	88 250	129 422	+46,7 +41 172
Riga	72 590	91 461	+26,0 +18 871
Tallinn	49 832	58 610	+17,6 +8 778
Liepaja	21	828	+3 942,9 +807
Ventspils	0	0	- -

TEU of containerized cargo was handled in the port, i.e. by 46,7 percent more than during the same period last year (increase made 41 172 TEU).

During the four months of this year the total stevedoring volume of the Eastern Baltic ports made 93 812,0 thous. tonnes, difference made +8,5 percent or +7 350,5 thous. tonnes. 2 601,4 thousand tonnes of oil products was handled in Butinge terminal during the period under investigation (later on the stevedoring volumes of Butinge terminal will not be analysed).

24 852,8 thousand tonnes of oil and oil products was handled in PRIMORSK PORT, i.e. by 0,1 percent or by 33,0 thous. tonnes more than during January-April 2010. Oil and oil products are the main cargoes in Primorsk port. 22 840,7 thous. tonnes of crude oil was handled in the port during the period under investigation and 2 012,1 thous. tonnes of oil products.

17 023,8 thous. tonnes of cargo was totally handled in SAINT PETERSBURG PORT, difference +8,1 percent or by 1 271,3 thous. tonnes more than during the same

period 2010.

4 591,0 thous. tonnes of cargo was handled in UST LUGA PORT, difference +41,2 percent or +1 339,7 thous. tonnes. Coal made 63,2 percent of the stevedoring volume in this port.

12 833,7 thousand tonnes of cargo was handled in TALLINN PORT, difference made +9,6 percent or +1 126,9 thous. tonnes. Stevedoring volume of oil products made 72,4 percent of the total turnover of the port during the period under investigation.

Transportation of passengers. 2 215,9 thous. passengers were served in the joint Tallinn port, difference made +7,3 percent or +150,3 thousand passengers.

Ships. 2 292 ships called Tallinn port, i.e. by 115 ships or by 5,3 percent more comparing to the first four months of 2010.

10 896,4 thous. tonnes of cargo was handled in RIGA PORT, difference +13,0 percent or +1 254,2 thousand tonnes. Stevedoring volumes of coal made the biggest part of the total turnover of the port during the period under investigation and it made 4 196,5 thous. tonnes or 38,5 percent of the total turnover of the port. During the four months 2010, 3 908,7 thous. tonnes of coal was handled and it made 40,5 percent of the total turnover of the port.

9 948,0 thous. tonnes of cargo was handled in VENTSPILS PORT, difference made +1,0 percent or +73,0 thous. tonnes. Stevedoring volumes of oil products made the biggest part of the total turnover – 52,2 percent.

Transportation of passengers. 9 948,0 passengers were served in Ventspils port, difference +97,7 percent or +4 916 passengers.

Ships. 624 ships called the port, difference +4,0 percent or +24 ships.

1 550,3 thousand tonnes of cargo was handled in LIEPAJA PORT, difference +17,5 percent or +230,6 thous. tonnes. Stevedoring volumes of grain made the biggest part of the total turnover of the port during the period under investigation – 24,0 percent.





History, romanticism and adventures under sails (2)

In August 18-21 2011 Klaipeda will again host one of the most impressive sailing events – "The Culture 2011 Tall Ships Regatta".

Two years ago the world tall sailing boats moored in Klaipeda for the first time.

Regatta „The Tall Ships Races 2009“ was a great success and Klaipeda city received many thanks from the organizers.

This year the world great sailing boats fleet is again turning their wheels to Klaipeda.

International organization „Sail Training

International“ organizes this unusual event – "The Culture 2011 Tall Ships Regatta" – dedicated to commemorate the year of the Finish city Turku as the capital of European culture.

Klaipeda, Gdynia and Turku will organize two stages of sailboats competition where the competition passion is important as well as the presentation of the culture of the three countries and the cities receiving the regatta. The Tall ships regatta 2011 will start in Klaipeda, then the fleet will sail to Turku and then to Gdynia.

Reception on a sailboat – support for it

Tall ships – is an adornment of the regatta and aspiration for each port. The ports try to attract them as namely those ships create a special view and mood.

Preparation of such unique sailboats for a journey and their monthly exploitation cost lots of money. Therefore the initiator of the regatta, „Sail Training International“, induces each port to support tall ships by organizing donation receptions on their decks.

Companies, organizations and separate people wishing to get acquainted with this maritime culture are induced to use the possibilities of those donation receptions: connect business and entertainment and invite the clients and employees to stylish day-time or evening receptions on the A class ships moored at the quay or sail out into the open sea on class B ships.

It is a unique opportunity to have dinner or supper on the decks of sailboats together with the captain or the crew and you will be able to feel it on the sailboats mooring in Klaipėda port.

Legendary sailboats

Sedov (Russia, port of registration Murmansk) – four-mast, 122,3 m length training bark belonging to Murmansk University. It can accommodate 320 people including 75 permanent crew members, from 100 to 120 cadets and sometimes up to 45 sailing practical students from different countries.

Sedov was built in 1921 in Germany, Kiel „Krupp“ shipyard (then the name of the ship was Magdalene Vinnen). The ship had the auxiliary 128 hp diesel engine and was dedicated for transportation of cargo. The ship had sailed around the world for several times transporting wheat, coal and grain.

The World War II broke off those ocean journeys but the sailboat continued the training of cadets in the Baltic Sea. After the capitulation of Germany the sailboat fell to the Soviet Union.

Four-mast bark was re-named after Sedov commemorating the polar traveller Georgij Sedov who perished investigating the Arctic in 1914.

Sedov is usually participating in the biggest European Maritime festivals and holidays and competes in



The Tall Ships Races.

Dar Mładzieży (Poland, port of registration Gdynia), 108,2 m length ship, built in 1982 belongs to Gdynia Seafarers' Academy. The name of the sailboat means „present of the youth“ and it substituted an impressive frigate Dar Pomorza, where the Merchant fleet seafarers had their practical sailing for more than fifty years.

Dar Mładzieży proved that it was one of the best training sailboats of the series to which the sailboats Druzhba, Khersones, Mir, Nadežda, Pallada belong. For more than 25 years Dar Mładzieży participates in tall ships regattas.

Shtandart (Russia, port of registration Saint Petersburg) – is a copy of frigate built by Petr the 1st

in 1703.

There are no original drawings of Shtandart but it happened so that in 1987 the Hermitage Museum charged the maritime historian Viktor Krainiukh to find out everything possible about this ship. He investigated the Russian archives and remaining notes, gathered information about the ships construction and design of Dutch, French and British authors of this period. The historian managed to find the carving of XVIII century where Shtandart is shown during the battle.

The main plan was created using all those sources and in 1991 the model was constructed. This information was a background for a design of a new copy of Shtandart.

Shtandart hull length – 30 m (or



100 feet), so a lot of timber was necessary. The oak was used for keel, pine – for a deck, masts and yards, larch – for hull and finish of deck, lime – for carvings. All this timber would have usually cost lots of money. But thanks to the local officials a great part of timber was acquired from the parks around Saint Petersburg.

Larch was brought from the forest which was specially planted for ship building in 1730. Traditionally for this period, the sailboat is decorated by beautiful wood carvings.

Shtandart often participates in sailboat regattas in the Baltic and the North Seas, in maritime and sailboats festivals.

Kruzenshtern (Russia, port of registration Kaliningrad), 113,49

m length bark is the second biggest tall ship in the world. Sedov which is bigger than this sailboat will come to Klaipeda this summer. The first name of the ship was Padua. It was built in Germany in 1920 and it is one of the five famous sailboats-clippers 'Flying P Line', which sailed as Merchant ships in the Atlantic, Indian and Pacific Oceans. The names of all five sailboats used to begin with letter 'P' and only Padua is still sailing under sails. Pamir sank during the hurricane at Azores, Peking finished sailing and became a museum ship in New York, Pommeran is moored in Mariehamne, Passat is used as lodging-house for young people (with masts but without sails) at Kiel canal.

Padua fell to Russia in 1946 m. It

was named as Kruzenshtern – after a famous Russian hydrograph and seafarer. The ship is easily recognized due to exceptionally black-white board – peculiar for sailboats that used to sail to the east as such painting imitated the gaps of guns and used to scare away the pirates.

At present Kruzenshtern is not only the sailing part of the history of sailboats but it fulfills sail training activities. Its crew is composed of the State Baltic Fishing Fleet Academy students. Kruzenshtern permanently participates in The Tall Ships' Races regattas and is welcome in all the ports of the world.

Brabander (Lithuania, port of registration Klaipeda), is a yard gaff schooner of 33,15 m built in 1977 in Holland, specially for sail

training. The ship sailed in the North Sea up to the United Kingdom and Germany. In 2006 the sailboat was acquired by Klaipeda University preparing specialists the profession of who is connected with sea.

Sailboat Brabander serves as a laboratory and scientific research - training ship for Klaipeda University. The students of oceanology, hydrology, and underwater archaeology specialities have their practice there.

The sailboat participates in various international projects together with other Baltic States organizations. ■

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(2)

8月18日至21日期间，克莱佩达将再次主办2011年中最令人印象深刻的帆船赛事——“2011年的文化高层船舶帆船赛”。

两年前，世界高帆船的船只首次停泊在克莱佩达。

帆船赛“2009年高船赛”取得了巨大的成功，克莱佩达市从组织者处收到了许多感谢。今年世界大帆船舰队再次驶向克莱佩达。

国际组织“国际航行培训”举办这次不寻常的活动——“2011年的文化高层船舶帆船赛”——致力于纪念城市图尔库作为欧洲文化首都整整一年。

克莱佩达、格丁尼亚和图尔库将分别负责举办帆船比赛的两个阶段，这三个国家和城市对此项比赛充满激情，同时积极准备文化展示来迎接高船赛。2011年高船赛将在克莱佩达开始，然后船队将驶向图尔库，再到格丁尼亚。

帆船接待酒会 – 支持活动

高船赛是对每个港口的装饰，是每个港口的愿望。这些港口试图吸引他们，缘由是这些船舶建立创建了特别的看法和心情。

准备这种独特制备帆船旅程以及他们每月的花费要耗用大量的资金成本。因此，赛船的发起者，“国际帆船训练”，吸引每个港口的支持，来举办高额赞助的船舶甲板招待会。

希望结识此海洋文化的公司，组织和个人收到吸引，使赞助成为可能：这种方式连接了商业和娱乐，邀请客户和雇员在停泊在晚宴码头或出海：在A类船舶上参加时尚日间派对，或乘坐B类船舶出海。

与船长或船员一起在克莱佩达港口停泊的帆船甲板上共进晚餐，这是一个机会，让你拥有独特的感受。

传奇帆船

“Sedov”（俄罗斯，登记摩尔曼斯克港） - 四桅，122,3米长的培训船属于摩尔曼斯克大学。它可容纳320人，其中包括75名固定机组人员，100到120名学员，有时多至45名从不同国家来帆船实习的学生。

“Sedov”1921年建于德国“Kiel Krupp”船厂（当时该船舶的名称是Magdalene Vinnen）。船有128马力的柴油发动机配套，负责货物运输专用。该轮几次运输航行世界各地的小麦、煤炭和粮食。

第二次世界大战的爆发中断了海上航行，但帆船旅行继续在波罗的海培训学员。德国投降后，帆船倒在了苏联。

四桅杆船被重新命名为“谢多夫”以纪念极地旅行1914年在北极因调研死亡的Georgij Sedov。

“Sedov”通常参与欧洲众多大型海洋节日和假期活动，并参与了高船赛。



“Dar Mładzieży”（波兰，登记格丁尼亚港口），108.2米长，1982年建成，属于格丁尼亚海员学院。该帆船名字的意思是“现在的年轻人”，它取代了令人印象深刻的护卫舰“Dar Pomorza”，那里的商船队船员已有超过五十多年实际航行。

“Dar Mładzieży”证明了它是该系列其中帆船“Druzhba”、“Khersones”、“Mir”、“Nadežda”、“Pallada”中最好的训练帆船之一。“Dar Mładzieży”参加高船赛长达25年多。

“Shtandart”（俄罗斯，圣彼得堡注册港口）- 建于1703年，是由Petr护卫舰的第一副本。

“Shtandart”没有原始图纸，1987年艾尔米塔什博物馆收录了它并希望海事历史学家Viktor Krainiukh找出关于这船一切可能的事件。于是历史学家研究了俄国档案和剩余笔记，收集有关船舶建造和这一时期的荷兰、法国和英国作家的设计信息。设法找到了十八世纪中在雕刻上显示出的“Shtandart”战斗形象。

主要的计划是将所有这些应用于1991年的模型。上述就是“Shtandart”新副本的设计背

景。“Shtandart”船体长度 - 30米（或100英尺），所以有大量木材是必要的条件。橡树被用在龙骨，松木上 - 用于甲板，桅杆和帆桁，落叶松 - 用于完成船体和甲板，石灰 - 用于雕刻。所有这些木材的成本通常会要很多钱。其中很大一部分的木材是从圣彼得堡附近的公园获得的，当地官员对此表示感谢。

为了造船，1730年专门种植了落叶松森林。传统上来讲，在此期间的帆船有美丽的木雕装饰。

“Shtandart”经常参加在波罗的海和北海的帆船赛和帆船节。

“Kruzenshtern”（俄罗斯，注册加里宁格勒港），113,49米长，是世界上第二大的高船，比它更大的帆船“Sedov”帆船将于今年夏天来到克莱佩达。这船的第一个名字是“Padua”，1920年建于德国，是著名的五条快行帆船“飞行P线”之一，在大西洋、印度洋和太平洋商船航行。这五条帆船开头的字母都是‘p’；其中只有“Padua”仍在帆航行。“Pamir”在飓风期间沉没于亚速尔群岛，“Peking”完成航行，留在了纽约博物馆，“Pommeran”停泊在Mariehamne，“Passat”用作给年青人在基尔运河住宿作房子（但没有帆和桅

杆）。

“Padua”1946年到俄罗斯，被命名为“Kruzenshtern” – 这是以一位著名的俄罗斯水文图绘制者海员的名字命名的。由于有黑白板，船非常容易识别--曾经航行到东方的帆船画上模仿这些枪支的空白，用来吓跑海盗。

目前“Kruzenshtern”不仅是历史航行船的一部分，也用于训练活动。其船员是由波罗的海国家捕鱼船队学院的学生组成的。“Kruzenshtern”固定参与“高船赛”，在世界上所有的港口都受到欢迎。

“Brabander”（立陶宛，登记克莱佩达港），1977年建于荷兰，33,15米码斜桁纵帆船，用于专门培训。船从北海航行到英国和德国。2006年克莱佩达大学收购了这条船，给跟航海行业相关的专家使用。

“Brabander” 在克莱佩达大学用于实验室和科研，在那里实习的学生有海洋，水文，水下考古专业。

帆船与波罗的海其他的国家组织一道参加了各种国际项目。 ■

以上资讯根据“2011年文化高层船舶帆船赛”准备而成。



Super-city of Lithuania – Klaipėda!

Dalia Griksaitė



On the 1st of May this year there came to a finish one of the most successful projects of Lithuanian TV which had involved all the inhabitants of the country into the passionate fight.

The creative team of LNK (Independent TV channel of Lithuania) has organized the competition among the cities of country for the title of the super-city of Lithuania and this competition ended by the victory of Klaipeda team.

The only Lithuanian port-city can be proud to call itself by the honourable title of a Super-city and it was achieved by talented performers, inventive sportsmen and faithful fans of the city team. Since the beginning of January ten Lithuanian cities and regions competed in

TV studio to win a victory. During each TV translation the cities demonstrated the performances of the best and well-known performers; they presented still unknown talents of art and sports.

The best music theatre soloists, dancers and pop-music stars represented Klaipeda. The honour of the city in TV dancing ground there defended the many-times World and Europe champions – Klaipeda University sports dances ensemble „Žuvedra“ (Tern).

Lithuania was astonished by the „super-team“ of the port-city where the most famous Klaipeda people – former and the present Mayors, politicians, members of the Seimas, actors, seafarers, businessmen and people who made and are still making Klaipeda city known, sang to-

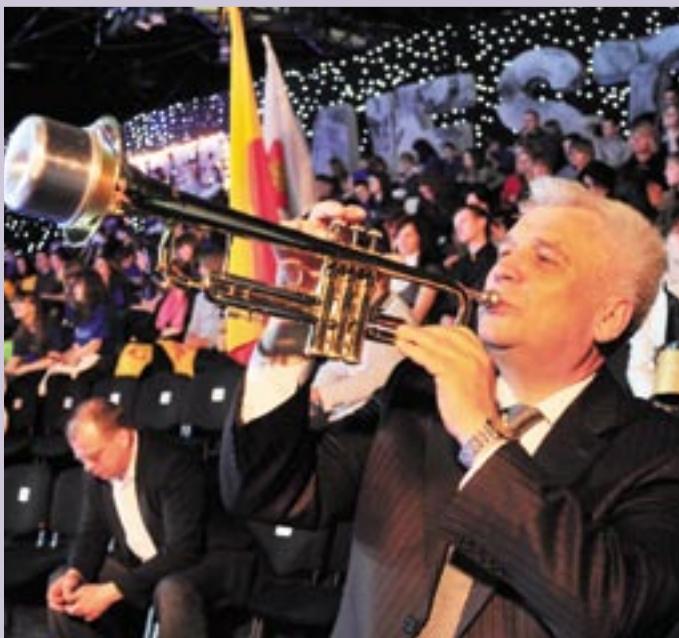
gether. The song „Aš mažas“ (I'm small) that was created by Klaipeda authors and was sung by the choir of those famous people pretends to become the unofficial anthem of the city.

During the final match Klaipeda city team was supported by more than 300 thousand people's voices leaving no possibilities for the competitors in the fight for the title of a Super-city.

The prize-fund of Super-city victory will be allotted for the development of children's playing ground in the old city. The HQ of Klaipeda city team took such a decision and it wishes that each Klaipeda inhabitant might feel this victory as the talents of Klaipeda and the fans of the team added to the triumph of Klaipeda – Super-city of Lithuania. ■



立陶宛超级 城市 - 克莱佩达 !



在 今年的5月1日，立陶宛电视史上最成功的节目之一落下帷幕，这个国家的所有居民都投入到了这场充满激情的竞赛之中。

创意团队LNK（立陶宛独立电视频道）在各城市之间组织了名为“立陶宛超级城市”的竞赛，克莱佩达队最终取得了胜利。

只有立陶宛的港口城市可以自豪地被冠以超级城市的光荣称号，这一荣誉在天才演员、创造性运动员和城市队忠实的粉丝们的努力下得以实现。自一月份开始以来，立陶宛的十个城市和地区参加了电视演播，为赢得胜利而进行角逐。在每次电视转播中，城市展示了众所周知的最好的表演者的表演，他们还挖掘出艺术和体育人才新人。

最好的音乐剧院独唱演员、舞蹈家和流行音乐明星代表了克莱佩达。正如克莱佩达大学体育舞蹈组合“Žuvedra”（鸥）——这一在很多次世界和欧洲比赛中捍卫住了其冠军荣誉的电视舞蹈、是这座城市的骄傲。

令立陶宛惊讶的是港口“超级队伍”大合唱——其中包括前任和现任市长、政治家、议会议员、演员、海员、商人以及使克莱佩达赫赫有名的那些人物。歌曲“Aš mažas”（小小的我），是由克莱佩达的作者创作，由这些知名人士合唱，并被拟定为城市的非官方市歌。

在最后一场比赛中，克莱佩达城队以拥有超过30万支持者的绝对优势，毫无疑问地赢得了超级城市的桂冠。

超级城市的奖项基金将用于发展老城区中的儿童活动环境。克莱佩达城市队的总部做出了这样的决定，他们希望克莱佩达的每位居民能感觉到这次胜利与克莱佩达的天分密不可分，城市队粉丝们的支持将胜利的砝码加给了克莱佩达——立陶宛的超级城市。



7-8 OF JULY 2011

Party Project «UNITED RUSSIA»
«Saint Petersburg - the Sea Capital of RUSSIA»



Sea Tourism

III

International conference

ST. PETER LINE

General Partner

Issues for discussion at the conference:

- legislative regulation and government support of sea and river tourism;
- implementing the State support of sea tourism under the concept of the Federal Target Programme «Development of Domestic and Inbound Tourism in the Russian Federation (2011–2016)» and regional programmes;
- modernization and construction of the coastal infrastructure, river and sea fleet of the Russian Federation;
- problems of condition and development of the water ways, providing modern navigation grids;
- realization of recreational potential of the Russian regions;
- prospects of development of fishing sport and recreational tourism.

Invited Participants:

- The State Duma of the Russian Federation;
- Ministry of Sport and Tourism, Ministry of Transport, Ministry of Regional Development, FTS of Russia, Russian Federal Fisheries Agency;
- Representatives of regional and municipal authorities;
- Embassies and Consulates General;
- Financial and credit, investment, insurance companies;
- Building companies, producers of cartographic, navigational and communication equipment;
- Administrations of sea and river ports, yacht clubs;
- Shipbuilders, cruise fleet owners;
- Major tour operators.

Conference Point – operator of the conference, phone: +7 (812) 327-93-70, 370-16-02, www.global-port.ru



АЭРОПОРТ
ПУЛКОВО
Санкт-Петербург

PRD

ARCTUR TRAVEL

Внуково

park inn
by Radisson



国际商业杂志



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS



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

Балтийское море – ворота в Евразию

Baltijos jūra – vartai į Euraziją



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“

JŪRA·MOPE·SEA

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

Международный бизнес-журнал

KLAIPÉDOS MOKSLO IR TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Клайпедский научно-технологический парк
Klaipédos moksly ir technologijų parkas

VPA LOGISTICS

Логистическая компания «VPA Logistics»
Logistikos kompanija „VPA Logistics“



Министерство иностранных дел ЛР
LR užsienio reikalų ministerija

Меценат • Mecenatas

KLASCO

MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Друзья

мероприятия • Renginio
bičiuliai



Спонсоры • Réméjai



Медиапартнеры • Media partneriai



Klaipėda
www.klt.lt



Организаторы • Organizatoriai



Почетное консульство
Казахстана в Клайпеде
Kazachstano Garbės konsulatas Klaipėdoje



Клайпедский университет
Klaipėdos universitetas



Клайпедский центр культурных коммуникаций
Klaipėdos kultūrų komunikacijų centras



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



Посольство Казахстана в Литве
Kazachstano ambasada Lietuvoje



Министерство транспорта и коммуникаций ЛР
LR susisiekimo ministerija



Дирекция Клайпедского
государственного морского порта
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija

СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

42 Слово издателя

Синергия жизни

Leidėjos žodis

Gyvenimo sinergija



43

Литва-OBSE

Балтийское море – ворота в Евразию

Lietuva-ESBO

Baltijos jūra – vartai į Euraziją



60 AIRAIL

Ключом к цльному путешествию является партнерство, а не собственность

Partnerystė garantuoja integruotas kelionės paslaugas



54 Позиция

Равные возможности для всех. Лидеров!

Pozicija

Lygios galimybės visiems. Lyderiams!



58

SOS

Радиоактивные

грузы

Radioaktyvūs

kroviniai



64 Международные мероприятия

Москва. Мюнхен. Лимасол. Гданьск. Клайпеда.

Tarptautiniai renginiai

Maskva. Miunchenas. Limasolis. Gdanskas. Klaipėda

72 Грузы

Обзор грузооборота портов Балтики

Krova

Baltijos uostų krovos apžvalga

73 The Tall Ships' Races

История, романтика и приключения под парусами (2)

Istorija, romantika ir nuotykiai po burėmis (2)



78 События

Супергород Литвы – Клайпеда

Ivykiai

Lietuvos supermiestas – Klaipėda!

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalo „Jūra“ leidžiamas nuo 1935 metų
Leidėjas
UAB Jūrų informacijos centras
Tiražas 7000 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

Korektorius-stilistai
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

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

Londono
Milda Manomaityė
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@tnika.kz

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

Kazachstane, Karagandoje
Tatjana Ivanova

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

Ši numerij iliustravö
Algis Kubaitis,
Valerijus Gulbas,
Milda Manomaityė,
Ina Šidlauskiene

Viršelis Vyto Karaciejaus

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



Синергия жизни

Ученик Платона, учитель Александра Македонского, Авиценны, Коперника, Галилея и других всемирно известных людей, родоначальник многих наук Аристотель, провозгласив, что «целое больше суммы отдельных частей», можно сказать, уже в 4 веке до нашей эры дал начало понятию синергии.

Греческое слово συνέργος (syn- совместно , ergos-действующий) означает совместно действующий или действие сообща. Синергия – это явление, когда совместное действие двух или более отдельных факторов приносит больший эффект, чем сумма воздействий всех факторов, действующих по отдельности.

Высоко ценится явление синергии, когда система из нескольких элементов или факторов приобретает новые свойства, которых нет у каждого элемента в отдельности.

Объединенные знания и усилия нескольких человек или определенных групп людей усиливают друг друга и приобретают новые качества, которых не было ни у одной из этих групп по отдельности.

Это называется сверхаддитивным эффектом, а в буднях бизнеса – просто добавленной стоимостью.

Мы ежедневно сталкиваемся с теми или иными примерами синергии, только, возможно, называем это иначе.

Коммюнике «Синергия Черного моря – новая инициатива регионального сотрудничества», подготовленное Еврокомиссией в 2007 году, опирается на стремление достичь эффекта в этом стратегическом регионе – на стыке Европы, Средней Азии и Ближнего Востока.

Этот регион является расширяющимся рынком, обладающим большим потенциалом развития, и важным центром энергии и транспортных потоков. Однако это также регион, где имеются нерешенные «замороженные» конфликты и проблемы. Путем деятельного решения этих вопросов можно было бы помочь гражданам этих стран и внести вклад в общее процветание, стабильность и безопасность Европы.

Это побудило ЕС начать применение нового политического взгляда, так называемой «Черноморской синергии». Основные заслуги Черноморской синергии – модернизация этого региона.

Активно действующий в Евроазиатском пространстве международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA вынашивал идею поставить синергию бизнеса, науки и искусства на службу оптимизации транспорта.

Мысль организовать конференцию, на которой актуальные проблемы транспорта анализировали бы политики, предприниматели и ученые, где будут вручены международные призы за наиболее эффективные инновационные проекты бизнеса и науки, а художественные интерпретации принесут вдохновение и пробудят творческий потенциал бизнеса и науки, получила резонанс.

Идею одобрили министерства иностранных дел, транспорта и коммуникаций, культуры Литовской Республики, которая в этом году возглавляет Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), а также посольство Казахстана в Литве, почетное консульство Казахстана, деловые, научные и художественные структуры Литвы.

Для претворения нестандартной идеи в жизнь сплотились двенадцать субъектов, обладающих различным опытом и знаниями.

Продукты этой синергии – предстоящая 15-16 июня международная конференция «Балтийское море – ворота в Евразию», международная выставка художников Литвы и Казахстана, дни казахстанского кино и международные награждения журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров».

Синергия – не завершенное явление. Это живой процесс, происходящий во времени и пространстве, иначе говоря, постоянно происходящий в жизни.

Созвав профессионалов из разных стран Евразии в литовский портовый город Клайпеду, мы надеемся совместными усилиями достичь эффекта синергии, т.е. той добавленной стоимости, которая рождается благодаря объединению знаний и опыта каждого из нас, чтобы их совокупность была больше и лучше суммы отдельных частей.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайтė,
издатель журнала



Gyvenimo sinergija

Platono mokinys, Aleksandro Makedoniečio, Avicenos, Koperniko, Galilėjaus ir kitų garsių pasaulio žmonių mokytojas ir daugelio mokslo pradininkas Aristotelis, paskelbės frazę, kad „visuma yra daugiau negu atskirų dalių suma“, galima sakyti, jau 4 amžiuje iki mūsų eros davė pradžią sinerijos sąvokai.

Graikiškas žodis συνέργος (syn- карту, ergos-veikiantis) reiškia kartu veikiantis arba veikimas kartu. Sinerija – tai reiškinys, kai dviejų ar daugiau atskirų veiksnių ar faktorių veikimas kartu duoda didesnį efektą, negu visų veiksnių, veikiančių atskirai, poveikių suma.

Labai vertintinas sinerijos reiškinys, kai sistema iš keilių elementų ar veiksnių įgyja naujų savybių, kurių neturi kiekvienas elementas atskirai.

Kelių žmonių ar tam tikrų žmonių grupių sujungtos žinios ir pastangos viena kitą sustiprina ir igauna naujų savybių, kurių neturėjo nė viena šių grupių atskirai paėmus.

Tai vadinama ypač adityviu (pridėtiniu, visumos) efektu, o verslo kasdienybėje – tiesiog pridėtine verte.

Mes kiekvieną dieną susiduriame su vienokiais ar kitokiais sinerijos pavyzdžiais, tik galbūt vadiname juos kitais vardais.

Europos Komisijos 2007 metais parengtas komunikatas „Juodosios jūros sinerija – nauja regioninio bendradarbiavimo iniciatyva“ parametas siekiu šiame strateginiame regione – Europos, Vidurinės Azijos ir Artimųjų Rytų sankirtoje – pasiekti sinerijos efekto.

Šis regionas yra besiplečianti rinka, turinti didelį vystymosi potencialą, ir svarbus energijos bei transporto srautų centras. Tačiau tai taip pat regionas, kuriam yra neišspręstų „įšaldytų“ konfliktų ir problemų. Veikliai sprendžiant šiuos klausimus galima padėti šių šalių piliečiams ir prisidėti prie bendro Europos klestėjimo, stabilumo ir saugumo.

Tai paskatino ES pradėti naujo politinio požiūrio, vadinamo Juodosios jūros sinerija, taikymą regionui. Svarbiausia Juodosios jūros sinerijos nuopelnai yra šio regiono modernizavimas.

Eurazijos erdvėje aktyviai veikiantis tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA puoselėjo idėją, kad transporto optimizavimui pasitarnautų verslo, mokslo ir meno sinerija.

Mintis surengti konferenciją, kurioje aktualias transporto problemas analizuotų politikai, verslininkai ir mokslininkai, kur būtų įteikti tarptautiniai apdovanojimai už efektyviausius, inovatyviausius verslo ir mokslo projektus, o meninės interpretacijos suteiktų įkvėpimo ir žadintų verslo bei mokslo kūrybos galias, sulaukė atgarsio.

Idėjai pritarė ir palaikė Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO) šiemet vadovaujančios Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija, Susisiekimo ir Kultūros ministerijos, Kazachstano ambasada Lietuvoje, Kazachstano garbės konsulatas, Lietuvos verslo, mokslo ir meno struktūros.

Igyvendinti nestandardinę idėją susibūrė dyvlyka skirtingą patirtį ir žinias turinčių subjektų.

Šios sinerijos produktas – birželio 15-16 dienomis vyksianti tarptautinė konferencija „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“, tarptautinė Lietuvos ir Kazachstano menininkų paroda, Kazachstano kino dienos ir tarptautiniai žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“.

Sinerija nėra baigtinis reiškinys. Tai – gyvas procesas, vykstantis laike ir erdvėje, kitaip sakant, nuolat vykstantis gyvenime.

Iš įvairių Eurazijos šalių sukvietai profesionalus iš Lietuvos uostamiestj, tikimės bendromis pastangomis pasiekti sinerijos efekto, t.y. tos pridėtinės vertės, kuri gims kartu sujungus kiekvieno iš mūsų žiniasklaidos ir patirtij, kad jų visuma būtų didesnė ir geresnė už atskirų dalių sumą.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Балтийское море – Ворота в Евразию

Для организации конференции в портовом городе Литвы Клайпеде на тему «Балтийское море – ворота в Евразию» сплотились двенадцать довольно-таки разных субъектов: организаторы – международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, почетное консульство Казахстана в Клайпеде, ассоциация «Балтийос сленис» («Балтийская долина»), Клайпедский университет, Клайпедский научно-технологический парк, Европейский фонд VIV, логистические компании «TL NIKA Group» и «VPA Logistics», Клайпедский центр культурных коммуникаций, патроны – посольство Казахстана в Литве, министерства иностранных дел, транспорта и коммуникаций Литвы и меценат мероприятия – член концерна «Ахемос группе» клаудской морская стивидорная компания KLASCO.

Накануне конференции мы попросили инициаторов мероприятия ответить на несколько вопросов.



Собеседники журнала:

Аудронюс Ажубалис, министр иностранных дел Литвы
Элигиюс Масюлис, министр транспорта и коммуникаций Литвы
Галимжан Койшыбаев, чрезвычайный и полномочный посол Республики Казахстан в Литве
Владас Жулкус, ректор Клайпедского университета
Бенедиктас Пятраускас, почетный консул Казахстана в Клайпеде
Аудрюс Паужа, генеральный директор клаудской морской стивидорной компании KLASCO
Витаутас Варасимавичюс, руководитель литовско-казахстанской группы логистических компаний «TL NIKA Group»
Валерий Гульбас, советник администрации президента Казахстана по экономическим вопросам в Балтийских странах, учредитель Европейского фонда VIV
Рома Стубрене, директор Клайпедского научно-технологического парка
Игнас Казакявичюс и Броне Ниявярдаускене, директор и замдиректора по культурным и художественным проектам Клайпедского центра культурных коммуникаций

Развитие транспортного сектора анализируется на конференции в Клайпеде



Аудронюс Ажубалис,
министр иностранных дел
Литвы

Что побудило возглавляемую вами инстанцию подключиться к этому проекту – организации международной конференции?

Подключиться к организации конференции побудили наши стремления повышать международную конкурентоспособность литовского транспортного сектора, его международную привлекательность и общий опыт с Казахстаном по председательству в ОБСЕ. Для министерства иностранных дел это уже вторая конференция, организуемая совместно с Казахстаном в рамках ОБСЕ. Первая состоялась в Алматы в конце января 2010 г. и была названа первым мероприятием председательствования Казахстана в ОБСЕ. Интересы Литвы и Казахстана совпадают

неслучайно. Темой председательства Казахстана в 2010 г. во II измерении был транспорт. Развивать тему было доверено и послу Литовской Республики Витаутасу Наудужасу с представлением ему статуса специального уполномоченного по вопросам транспорта. Соответственно Литва, переняв председательство у Казахстана, для сохранения последовательности и преемственности наряду с энергетической безопасностью выбрала приоритетом II измерения долговечный транспорт.

Зачем, по вашему мнению, нужна такая конференция?

В ходе конференции можно еще раз представить международной аудитории приоритеты страны, ее проекты и инициати-

вы, достижения, можно использовать синергию в формате научных, предпринимательских, государственных инстанций, создать благоприятные условия для установления взаимовыгодных контактов между бизнес-компаниями, научными учреждениями из регионов Средней Азии и Балтийского моря. Конференция также создает возможности обмениваться хорошей практикой, инновациями и опытом по их внедрению. Кроме того, как я уже упомянул, поощрение сотрудничества в сфере транспорта отражает и приоритеты председательства Литвы в ОБСЕ.

Почему она проходит в Клайпеде?

Клайпеда сегодня является

>46

Организаторы

JŪRA-MOPE-SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ

VPA LOGISTICS
Логистическая компания «VPA Logistics»

Ассоциация «Балтийская долина»

Клайпедский научно-технологический парк



Почетное
консульство
Казахстана в
Клайпеде



Клайпедский
университет



Равные возможности
для всех
Фонд РВВ - Европа - Рига

TL NIKA
Литовско-казахстанская
логистическая компания

Клайпедский центр культурных
коммуникаций

Литва гарантирует своим партнерам самые дешевые и быстрые пути транспортировки



Элгигилюс Масюлис,
министр транспорта и
коммуникаций Литвы

В связи с ускоренным ростом экономики азиатских стран и увеличением потока их грузов в Европу особая роль принадлежит Литве, которая расположена на восточном побережье Балтийского моря и обладает хорошо развитым сообщением с Центральной и Северной Европой, Россией, другими странами Содружества независимых государств и государствами Западной Европы. Такое географическое положение обязывает Литву не только интегрироваться в транспортные и логистические цепочки Азии и Европы, но и вместе с тем быть эффективными логистическими воротами между этими регионами.

Незамерзающий Клайпедский порт стал для большинства восточных государств экспортными воротами в ЕС. В настоящее время транзитные грузы составляют

около 40 % общего грузооборота государственного порта, а транспортные услуги составляют около 60 % экспорта услуг страны. Я твердо уверен, что Литва, продолжая успешно развивать транзит и логистику грузов, может гарантировать своим партнерам более дешевые и быстрые пути транспортировки.

В 2011 году Литва приступила к председательству в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). Это не только оценка и престиж государства, но и вызов, продиктованный как размерами этой организации, так и сложностью ее деятельности. Республика Казахстан, которая была председателем ОБСЕ в 2010 году, большое внимание уделяла евроазиатской интеграции и транспортным вопросам. У Литвы и Казахстана имеется хороший опыт успешного сотрудничества,

поэтому и в этом формате мы продолжаем дела, начатые нашими коллегами. Литва и Казахстан – транзитные страны, заинтересованные в росте грузопотоков, создании привлекательной транспортно-логистической системы, облегчении процедур пересечения границ между странами, в инвестициях в инфраструктуру и в развитии международных транспортных коридоров.

Надеюсь, что международная конференция «Балтийское море – ворота в Евразию» станет продолжением этого успешного двухстороннего сотрудничества и не только послужит стимулом для более активного всестороннего сотрудничества между Европой и Азией, но вместе с тем станет достойным подражания примером синергии государственного сектора, бизнеса и науки Европы и Азии. ■

Способствовать сближению стран



Галимжан Кошыбаев,
чрезвычайный и
полномочный посол
Республики Казахстан в
Литовской Республике

Экономико-экологическое измерение ОБСЕ являлось одним из приоритетов в ходе председательства Казахстана в ОБСЕ в 2010 г. В рамках реализации этого приоритета под эгидой министерств транспорта Казахстана и Литвы, международного делового журнала JŪRA MOPE SEA, литовско-казахстанской логистической компании «TL NIKA Group», почетного консула Бенедиктаса Петраускаса 29 января 2010 г. в Алматы состоялась международная конференция «Роль логистики на пути Европа – Азия», на которой обсуждались вопросы развития транспортной логистики на евразийском пространстве.

Весьма отрадно, что на посту председателя ОБСЕ Литва поставила во главу угла развитие экономико-экологического измерения, обеспечив тем самым преемственность председательства в этой организации. Надеюсь, что нынешняя конференция, которая является ответным мероприятием, станет продолжением нашего диалога и источником новых идей по расширению нашего сотрудничества в сфере транспорта и логистики.

Я убежден в том, что для налаживания конструктивного диалога бизнесу двух стран необходимо знать культуру, ментальитет того региона, в котором

он собирается работать. В этом смысле мы надеемся, что выставка и показ казахских кинофильмов, организованные при активном содействии нашего почетного консульства в Клайпеде, внесут свою лепту в понимание казахской культуры и, в конечном итоге, будут способствовать сближению наших стран.

Думаю, что участие различных представителей государства и бизнеса способно привнести в общее дело тот самый эффект синергии, в результате которого знания и усилия всех участников не просто суммируются, но и взаимно усиливаются, обогащая конечный результат. ■

Патроны мероприятия



Министерство
иностранных дел ЛР



Посольство
Казахстана в
Литве



Министерство
транспорта и
коммуникаций ЛР

Меценат



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Спонсоры



Дирекция
Клайпедского
морского
государственного
порта

Друзья меро- приятия



Медиапартнеры





<44 стр.

крупнейшим логистическим узлом страны, где пересекаются морской и сухопутный транспорт. Также это особый город страны – портовый город, обладающий инфраструктурой, необходимой для организации конференций, опытом организации международных мероприятий, особой аурой и настроением. Вспомните парусную регату 2009 года в Клайпеде. Ее успех попытается повторить и в этом году, закрепив Клайпеду как один из самых успешных стартовых портов регаты.

Может ли Балтийское море серьезно претендовать на роль мировых ворот в Евразию?

Балтийское море не только может, но и претендует стать мировыми воротами в Евразию. Министерство иностранных дел поддерживает не одно международное мероприятие, предна-

значенное для претворения этой цели в жизнь, в том числе и эту конференцию. Министерство поддерживает и проекты, посвященные осуществлению этих планов – транспортный коридор Восток-Запад, деятельность ассоциации коридора, его международное признание. Серьезность этих целей может подтвердить деятельность руководимой мною инстанции – развитие транспортного диалога в многосторонних форматах: инициированный ASEM транспортный диалог между Европой и Азией, отражение проблем транспорта в партнерстве ЕС с Востоком, создание партнерства транспорта и логистики в Северном измерении. МИД дипломатическими инициативами стремится создать прочный фундамент для закрепления экономических интересов Литвы за пределами

страны.

Чем Евразия как материк особына и важна в настоящее время?

Вызовы глобализации, несывающие центры промышленности и потребления диктуют специфические решения, формирование новых логистических цепочек. Крупнейшие мировые торговые и транспортные агентства расположены в Евросоюзе, США и Китае. Последний экспортирует больше всех в мире товаров и услуг (более чем на 700 млрд долларов США в год). Основная доля этого грузопотока приходится на Европу. Естественно и стремление Литвы быть участником этого процесса, а не пассивным наблюдателем.

Международные призы «Роза ветров», учрежденные журналом JURA MOPE SEA, уже в третий

раз будут вручены за заслуги в сфере транспорта, логистики, инноваций, за научные достижения, прогрессивные политические решения. Каково их значение для будущего транспортного бизнеса?

Международные призы, в том числе и «Роза ветров», привлекают внимание общественности к значению транспорта не только для торговли, промышленности, сельского хозяйства, экономики, но и для нашей повседневной жизни. Бизнес без динамичных транспортных услуг был бы обречен на угасание. Поэтому эти международные награды должны поощрять продолжение достигнутых результатов, искать инновационные решения, добиваться дальнейшего прогресса во всех областях.

Что побудило субъекты, столь разные по опыту и весу, сесть на двенадцать стульев и создать совместный проект?

В. Жулкус: Реальная потребность перейти от слов к делу в поисках важных для общества проектов и попытке инициировать действия для их осуществления.

Б. Пятраускас: Долговременные отношения Литвы и Казахстана становятся все более тесными, хотя страны различаются по своей экономической мощности, традициям и опыту. Литва, приступившая к руководству Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), успешно перенимает опыт у Казахстана. Это вдохновляет и поощряет объединять усилия для совместной деятельности.

А. Паужа: Осуществление проекта ведется в многоязычном, мультикультурном пространстве, поэтому необходимы люди,

обладающие различным опытом в разных сферах жизни и готовые им поделиться. Стимул для проекта – всеобщая тенденция глобализации, об этом напоминает и понятие Евразии, использованное в названии конференции.

В. Варасимовичюс: Улучшение условий транзита между Европой и Казахстаном.

Ж. Жилинскас: Может, мы в деятельности и разные, но нас объединяет общая цель – прославлять Литву как транзитный коридор между Западом и Востоком.

В. Гульбас: Инициатива организаторов конференции и намерения быть полезными своим государствам.

Р. Стубрене: Каждая инициатива международного масштаба не может быть моментальной, одноразовой. Два года назад мы объединили силы для морского форума, в прошлом году по инициативе Клайпедского научно-технологического парка была ор-

ганизована конференция «EASTLINK -2010» для формирования партнерских связей между Востоком и Западом в сфере науки и бизнеса. Сейчас объединяемся для этой инициативы, ибо только с помощью сотрудничества, объединения потенциала различных учреждений можно добиться желаемых результатов.

И. Казакявичюс и Б. Нявядуаскене: На этот вопрос мы хотим ответить словами министра культуры Литвы Арунаса Гялунаса: «Государство так же, как и ткань, соткано из утка настоящего и основы прошлого».

Зачем, по вашему мнению, нужна такая конференция?

В. Жулкус: Разрыв между наукой и бизнесом очевиден. Я имею в виду не технологические науки. Реально решить социальные и культурные проблемы может только экономика на высоком уровне, а в ходе дискуссий они должны быть связаны с бизнесом и экономикой.

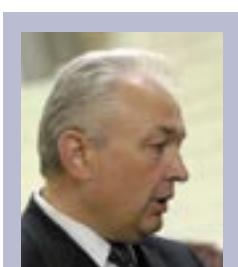
Б. Пятраускас: Конференция и сопутствующие ей культурные мероприятия являются отличной возможностью обсудить разные вопросы, глядя друг другу в глаза. Эту человеческую связь не заменят никакие технологии.

А. Паужа: Конференция является великолепной средой для общения, которое помогает участникам из разных стран лучше понять друг друга и генерировать новые идеи.

В. Варасимовичюс: Сблизить заинтересованных в этом коридоре лиц.

Ж. Жилинскас: Конференция объединяет субъекты, разные по опыту и весу, и всем участникам показывает общую цель и средства достижения этой цели.

В. Гульбас: Конференция нужна и полезна для того, чтобы все участники имели возможность донести свои идеи и найти партнеров для их реализации.

**В. Жулкус****Б. Пятраускас**

Организаторы

JURA-MOPE-SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ

VPA LOGISTICS

Логистическая компания «VPA Logistics»

Baltijos slėnis

Ассоциация «Балтийская долина»

KLAIPĖDOS MOKSLO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Клайпедский научно-технологический парк



Почетное
консульство
Казахстана в
Клайпеде



Клайпедский
университет



Равные возможности
для всех
Фонд РВВ - Европа - Рига



Литовско-казахстанская
логистическая компания
«TL NIKA Group»



Клайпедский центр культурных
коммуникаций

Р. Стубрене: Начало всех серьезных дел – общение людей, встреча. Будущие партнеры по бизнесу или научным исследованиям во время конференции не только знакомятся, но и осознают общий социально-экономический, культурный контекст региона, страны, научную, предпринимательскую, культурную среду. Тогда складываются возможности для более прочных дальнейших отношений сотрудничества.

И. Казакевичюс
Б. Ниявраускене: Это один из шансов собрать вместе представителей бизнеса, политики и искусства. Таким образом предоставляется возможность обменяться новейшей информацией и идеями в этих областях.

Почему она проходит в Клайпеде?

Б. Пятраускас: В начале этого года в Клайпеде открылось почетное консульство Казахстана. Это свидетельствует, что Казахстан интересует литовский портовый город, а тому интересен Казахстан.

В. Жулкус: Клайпеда является местом, где реально происходит экономический обмен между Востоком и Западом с интенсивным вовлечением литовских партнеров. Создание интегрированного центра науки, обучения и бизнеса «Балтийская долина» в Клайпедском университете является одним из активаторов этого процесса.

А. Паужа: Большая часть международных торговых грузов перевозится морским транспортом. Порт – это стык сухопутных и морских дорог, логистическая платформа, место международного бизнеса. Это естественно,

что конференция проходит в городе, который является частью всемирной транспортной сети.

В. Варасимовичюс: Клайпеда – портовый город, который находится в самом центре Европы и является воротами не только в Европу, но и в мир.

Ж. Жилинскас: Клайпеда – крупнейший логистический хаб в Литве, через который проходит коридор логистической цепочки с Запада на Восток и обратно.

В. Гульбас: Поэтому что в этом городе живут инициативные люди, редкие профессионалы и настоящие друзья Казахстана.

Р. Стубрене: Если сравнивать с другими городами. Клайпеда многие годы развивает межинституциональные связи с зарубежными партнерами. Таким образом, накоплены опыт сотрудничества и доверие в общении как с Востоком, так и с Западом. Сейчас пора переходить на другой уровень – прежний задел должен создавать добавленную стоимость. Кроме того, немало достойных подражания примеров показали, что представители как власти, бизнеса, так и науки и искусства этого города умеют сплотиться и работают сообща над превращением в жизнь крупномасштабных инициатив. Действуя поодиночке, мы создаем лишь локальную выгоду. Это большая ценность. Мы можем и должны этим гордиться и стараться

сохранить.

И. Казакевичюс и Б. Ниявраускене: Клайпеда – город развивающихся идей, в котором существует самая благоприятная среда для распространения различных инноваций.

Может ли Балтийское море се-

рьезно претендовать на роль мировых ворот в Евразии?

В. Жулкус: Претендовать может. Такую возможность предоставляет его геополитическое положение, а реализация будет зависеть от того, насколько мы сможем объединить свои усилия и использовать экономические интересы оси Восток – Запад. В будущем мировые ворота в Евразию, видимо, откроются на Черном море.

Б. Пятраускас: Балтийское море объединяет страны, которые интересны Азии и как потребители, и как экспортёры.

А. Паужа: В Балтийском море ведется самое интенсивное в мире паромное судоходство. В нашем море работают океанские контейнеровозы. В портах ведется перевалка грузов со всего мира. Сухопутные дороги идут через всю Евразию до Тихого океана. Таким образом, Балтика – широко открытые ворота Евразии.

В. Варасимовичюс: Не только может, но уже занимает серьезные позиции на данном направлении.

Ж. Жилинскас: Вне всяких сомнений, поскольку для этого имеются полностью развитая инфраструктура, ноу-хау и решимость наращивать грузопотоки.

В. Гульбас: Может, если частные инициативы будут услышаны, поняты и поддержаны политическими и финансовыми сферами государств, через которые пролегают существующие транзитные коридоры.

Р. Стубрене: Регион Балтийского моря обладает всеми возможностями, чтобы крепнуть и увеличивать свое влияние на мировую экономику. Да, нужны

время и опять-таки сотрудничество всех стран Балтийского моря, объединенная деятельность с эффективным использованием внутренних ресурсов каждой из стран. Ведь страны Евразии большие, поэтому чтобы стать равноценным партнером, весь регион стран Балтийского моря должен сформировать объединенную конкурентоспособную стоимость.

Почему Евразия, а не какой-либо другой континент? Чем он особен и важен?

В. Жулкус: Ведь другого такого нет.

Б. Пятраускас: Европу и Азию объединяет давний исторический опыт,

такой как Шелковый путь и другие исторические вещи.

А. Паужа: Потому что мы являемся частью этого материка – Евразии, и нас больше всех волнует это будущее.

В. Варасимовичюс: Потому что по духу и желанию улучшить условия транзита и перевозки грузов стремления Казахстана и Литвы совпадают. Степень заинтересованности Казахстана в деловом сотрудничестве, увеличении товарооборота со всем миром так же высока, как заинтересованность Литвы в транзите.

Ж. Жилинскас: Евразия – самый густонаселенный и развивающийся (восточная часть) рынок.

В. Гульбас: Потому что на просторах Евразии исторически пересекались культурные, экономические и политические маршруты нашего глобального мира.

Р. Стубрене: С Евразией нас связывают не только возможность доставлять грузы по железной дороге, но и историко-культурные связи.

И. Казакевичюс и Б. Ниявраускене:

Патроны мероприятия



Министерство иностранных дел ЛР



Посольство Казахстана в Литве



Министерство транспорта и коммуникаций ЛР

Меценат



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Спонсоры



Дирекция Клайпедского государственного морского порта

Друзья мероприятия



Leidykla-Spaustuvė



SVYTURYS

Медиапартнеры



Литовский КУРЬЕР



Klaipeda
www.klt.lt

даускене: Потому что понятие Евразии – это пример синергии двух культур.

Лейтмотив конференции - синергия бизнеса, науки и искусства. Возможно ли сочетать это в жизни? Каков смысл такой синергии?

В. Жулкус: Я вижу возможность синергии бизнеса и науки в экономическом смысле. Искусство здесь может быть как составная общая связь синергии между Литвой, Балтийским регионом и Казахстаном.

Б. Пятраускас: Сочетается самым великолепным образом. Этой весной по инициативе почетного консульства Казахстана в Клайпеде состоялся концерт известного камерного симфонического оркестра Казахстана, недавно в Клайпедской публичной библиотеке открылась выставка фотографий казахстанских авторов, во время данной конференции будут действовать художественная выставка Литвы и Казахстана, дни казахстанского кино. Все эти мероприятия вызвали повышенный интерес со стороны представителей бизнеса, политики, искусства, науки. Знакомясь с деятельностью в других сферах, общаясь между собой, мы черпаем новые идеи, вдохновение.

А. Паужа: Это не только сочетается, но и неразрывно связано. Синергия позволяет создавать оптимизированные системы, которые способны приспособиться к постоянно изменяющимся условиям. Благодаря разным взглядам на одну и ту же проблему можно найти оптимальное ее решение.

В. Варасимовичюс: Только разумное сочетание всех этих вещей позволит достигнуть необходимых результатов.

Ж. Жилинскас: Наука должна подготовить специалистов и больше сотрудничать в практическом плане, чтобы теория как

можно меньше отдалась от практики.

В. Гульбас: Возможно, потому что совокупность бизнеса, науки и искусства позволяет достичь большего эффекта для экономического и культурного развития общества. Один вектор деятельности человека и общества перетекает в другой и наполняет третий – развитие общества.

Р. Стубрене: Я поддерживаю любое сочетание, будь то власть, наука и бизнес, или бизнес, джаз и гольф и т.п. На опыте работы Клайпедского научно-технологическо-

го парка, действующего уже почти десять лет, я убедилась, что именно сотрудничество, партнерство, синергические связи создают обоюдную выгоду, делают более эффективной деятельность участников внутреннего процесса.

И. Казакявичюс: для общества, в котором витает имидж Литвы как морского государства. Это может стать открытием, весомый вклад в которое внесет «Роза ветров».

Б. Пятраускас: Призы журнала JURA MOPE SEA существуют с самого начала деятельности этого издания. Это были первые призы в Литве, предназначенные для чествования людей за заслуги в морском и транспортном бизнесе. Из награждений местного масштаба, которые были названы по имени урагана «Анатоль», пронесшегося не-

сколько лет назад над Балтикой, они трансформировались в «Розу ветров» и выросли до призов международного масштаба. Они поощряют развитие бизнеса.

А. Паужа: Присужденные призы показывают, что общество ценит эти заслуги и надеется, что они послужат стимулом для развития экономических отношений. Очень важно, чтобы были оценены конкретные проекты и личности – катализаторы этих отношений.

В. Варасимовичюс: Это стимул, движущий к улучшению результата каждого в своей сфере.

Ж. Жилинскас: Синергия медиа и логистического бизнеса играет огромную роль в предоставлении информации рынкам.

В. Гульбас: Признание идей в международном сообществе и тиражирование заслуг за их внедрение придают призеру (лауреату) уверенность в дальнейшем развитии бизнеса.

Р. Стубрене: Каждая оценка работы и результатов – большой стимул для больших вызовов, более высоких целей. ■



R. Стубрене



И. Казакявичюс



Б. Нявядускене

Организаторы

JURA-MOPE-SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ

VPA LOGISTICS
Логистическая компания «VPA Logistics»

Baltijos slėnis

Ассоциация «Балтийская долина»

KLAIPEDOS MOKSLO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Клайпедский научно-технологический парк



Почетное
консульство
Казахстана в
Клайпеде



Клайпедский
университет



Равные возможности
для всех
Фонд РВВ - Европа - Рига

TLNika
Литовско-казахстанская
логистическая компания

«TL NIKA Group»
Клайпедский центр культурных
коммуникаций



«Роза ветров-2011»

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

бизнеса, внедрение возобновляющихся 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-готранспортно-логистического сектора».

«Vėjų rožė 2011»

APDOVANOJIMAI



Tarptautinio verslo žurnalo JÜRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ įsteigti 2009 metais. „Vėjų rožė“ yra tarptautiniai apdovanojimai, skiriami už inovacijas, ekologiško verslo plėtrą, atsinaujinančiu

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 saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) veiklos stiprinimą ir populiarinimą“



„Už sėkmingai įgyvendintą transporto ar logistikos projektą ir efektingiausią investicinę programą tarptautinių Eurazijos transporto koridorių plėtroje“



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



Baltijos jūra – vartai į Euraziją



Surengti konferenciją Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje tema „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ susibūrė gana skirtinių subjektai: organizatoriai – tarpautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, Kazachstano garbės konsulatas Klaipėdoje, asociacija „Baltijos slėnis“, Klaipėdos universitetas, Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas, Europos fondas VIV, logistikos kompanijos „TL NIKA Group“ ir „VPA Logistics“, Klaipėdos kultūrų ir komunikacijų centras, globėjai – Kazachstano ambasada Lietuvoje, Lietuvos užsienio reikalų, Lietuvos susisiekimo ministerijos ir renginio mecenatė – koncerno „Achemos grupė“ narė Klaipėdos jūrų krovinių kompanija KLASCO. Konferencijos išvakarėse renginio sumanytojų ir įgyvendintojų paprašėme atsakyti į keletą klausimų.

Žurnalo pašnekovai:

Audronius Ažubalis, Lietuvos užsienio reikalų ministras

Eligijus Masiulis, Lietuvos susisiekimo ministras

Galymžanas Koišybahev, Kazachstano nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvoje

Vladas Žulkus, Klaipėdos universiteto rektorius

Benediktas Petrauskas, Kazachstano garbės konsulas Klaipėdoje

Audrius Pauža, Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos KLASCO generalinis direktorius

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

Žilvinas Žilinskas, logistikos kompanijos „VPA Logistics“ vadovas

Valerijus Gulbas, Kazachstano prezidento administracijos patarėjas ekonomikos klausimais Baltijos šalyse, Europos fondo VIV steigėjas

Roma Stubrienė, Klaipėdos mokslo ir technologijų parko direktorė

Ignas Kazakevičius ir Bronė Neverdauskienė, Klaipėdos kultūrų komunikacijų centro direktorių ir direktoriaus pavaduotoja kultūros ir meno projektams

Tvaraus transporto plėtra analizuojama konferencijoje Klaipėdoje



Audronius Ažubalis
Lietuvos užsienio reikalų ministras

toriaus tarptautinį konkurencingumą, jo tarptautinį patrauklumą ir bendra patirtis su Kazachstanu pirminkankiant ESBO. Užsienio reikalų ministerijai – tai jau antroji konferencija, rengiama kartu su Kazachstanu ESBO rėmuose. Pirmoji įvyko Almatoje 2010 m. sausio pabaigoje ir buvo įvardyta kaip pirmasis Kazachstano pirminkankavimo ESBO renginys. Lietuvos ir Kazachstano interesai neatsitiktinai sutampa. Kazachstano pirminkankavimo 2010 m. tema II dimensijoje buvo transportas. Tema plėtoti buvo patikėta ir Lietuvos Respublikos ambasadoriui Vytautui Naudužui suteikus specialiojo įgaliotinio transporto klausimais statusą. Atitinkamai Lietuva, perėmusi pirminkankavimą iš Kazachstano, II dimensijos prioritetu šalia energeinio saugumo, siekdama išlaikyti nuoseklumą ir testinumą, pasirinko tvarų transportą.

Kodėl, Jūsų manymu, reikalinga tokia konferencija?

Konferencijos metu galima tarpautinei auditorijai dar kartą pristatyti šalies prioritetus, jos projektus

ir iniciatyvas, laimėjimus, galima išnaudoti formato mokslo-verslo-valstybės institucijų sinergiją, sudaryti palankias sąlygas verslo kompanijoms, mokslo įstaigoms iš Vidurio Azijos ir Baltijos jūros regionų užmegzti abiem pusėms naudingus ryšius. Konferencija taip pat sukuria galimybes keistis geraja praktika, inovacijomis ir jų diegimo patirtimi. Be to, kaip minėjau, bendaradarbiavimo transporto srityje skatinimas atspindi ir Lietuvos pirminkankavimo ESBO prioritetus.

Kodėl ji vyksta Klaipėdoje?

Klaipėda šiandien yra didžiausias šalies logistikinės mazgas, kuriami susikerta jūrų ir sausumos transportas. Taip pat tai išskirtinis šalies miestas – uostamiestis, turintis konferencijoms organizuoti reikiamą infrastruktūrą, tarptautinių renginių organizavimo patirtį, ypatingą aurą ir nuotaiką. Prisiminkime 2009 metų Klaipėdos burlaivių regatą. Jos sėkmę bus bandoma pakartoti ir šiais metais – įtvirtinant Klaipėdą kaip vieną šauniausią regatų starto uostą.

Ar Baltijos jūra gali rimtai preten-

duoti būti pasaulio vartais į Euraziją?

Baltijos jūra ne tik gali, bet ir pretenduoja tapti pasaulio vartais į Euraziją. Užsienio reikalų ministerija remia ne vieną tarptautinį renginį, skirtą šiam tikslui įgyvendinti, taip pat ir šią konferenciją. Ministerija remia ir projektus, skirtus šios vizijos plėtotei – Rytų-Vakarų transporto koridorius, koridorius asociacijos veikla, jo tarptautinis pripažinimas. Šių siekių rimtumą gali patvirtinti mano vadovaujamos institucijos veikla – transporto dialogo plėtojimas daugiašaliuose formatuose: inicijuotas ASEM transporto dialogas tarp Europos ir Azijos, transporto atspindėjimas ES Rytų partnerystėje, transporto ir logistikos partnerystės įkūrimas Šiaurės matmenyje. Užsienio reikalų ministerija diplomatinėmis iniciatyvomis siekia sukurti tvirtą pagrindą Lietuvos ekonominiams interesams įtvirtinti už Lietuvos ribų.

Kuo Eurazija, kaip žemynas, ypatinges ir šiuo metu svarbus?

Globalizacijos išsūkiai, nesutamantys pramonės ir vartojimo centrų diktuoja specifinius sprendimus,

Organizatoriai

JŪRA-MOPE-SEA
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

VPA LOGISTICS
Logistikos kompanija „VPA Logistics“

Baltijos slėnis
Asociacija „Baltijos slėnis“

KLAIPĖDOS MOKSLIO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Kazachstano Garbės
konsulatas
Klaipėdoje

Klaipėdos
universitetas

Vienodos galimybės
visiems
Fondas VGV - Europa - Ryga

TL NIKA
LOGISTICS GROUP

Klaipėdos kultūrų komunikacijų
centras

Lietuva savo partneriams garantuoja pigesnius ir greitesnius transportavimo kelius



Eligijus Masiulis
Lietuvos sėsiekimo ministras

Sparčiai augant Azijos šalių ekonomikai ir didėjant jų krovinių srautams į Europą, ypatingas vaidmuo tenka Lietuvai, kuri yra rytinėje Baltijos jūros pakrantėje ir turi gerai išvystytą sėsiekimą su Vidurio ir Šiaurės Europa, Rusija, kitomis Neprisklausomų Valstybių Sandraugos šalimis bei Vakarų Europos valstybėmis. Tokia geografinė padėtis įpareigoja Lietuvą netik integruotis į Azijos ir Europos transporto bei logistikos grandines, bet kartu tapti efektyviais logistikos vartais tarp šių regionų.

Neužšalantis Klaipėdos uostas daugeliui Rytų valstybių jau yra tapęs eksporto vartais į ES. Šiuo metu tranzitiniai kroviniai sudaro apie 40 procentų bendros valstybi-

nio jūrų uosto krovos, o transporto paslaugos sudaro apie 60 proc. šalies paslaugų eksporto. Tvirtai tikiu, kad toliau sėkmingai plėtotama krovinių tranzitą ir logistiką Lietuva savo partneriams gali užtikrinti pigesnius ir greitesnius transportavimo kelius.

2011 metais Lietuva pradėjo pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO). Tai ne tik valstybės įvertinimas ir prestižas, bet ir iššukis tiek šios organizacijos dydžiui, tiek veiklos sudėtingumui. 2010 m. ESBO pirmininkavusi Kazachstano Respublika didelį dėmesį skyrė Eurazijos integracijai bei transporto klausimams. Lietuva ir Kazachstanas turi gerą sėkmingo bendradar-

biavimo patirtį, todėl ir šiame formate tesiame mūsų kolegų pradėtus darbus. Lietuva ir Kazachstanas – tranzito šalys, suinteresuotos krovinių srautų didinimu, patrauklios transporto ir logistikos sistemos kūrimu, sienų kirtimo procedūrų tarp šalių palengvinimu, investicijomis į infrastruktūrą bei tarptautinių transporto koridorų plėto.

Tikiuosi, kad tarptautinė konferencija „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ bus šio sėkmingo dvišalio bendradarbiavimo tasa ir ne tik pa-skatinas aktyvesnį visapusį bendradarbiavimą tarp Europos ir Azijos, bet kartu taps ir sektinu Europos ir Azijos valstybinio sektorius, verslo ir mokslo sinergijos pavyzdžiu.

naujų logistikos grandinių formavimasi. Didžiausios pasaulinės prekybos ir transporto agentūros yra įsikūrusios Europos Sajungoje, JAV ir Kinijoje. Pastaroji pasaulyje eksportuoja daugiausia prekių ir paslaugų (daugiau nei už 700 mlrd. USD per metus). Pagrindinė šių krovinių srauto dalis ir tenka Europai. Natūralus ir Lietuvos siekis būti šio proceso dalyve, o ne pasyvia stebėtoja.

Zurnalo JŪRA MOPE SEA įsteigtį tarptautinių apdovanojimai „Vėjų rožė“ jau trečią kartą bus įteikti už nuopelnus transporto, logistikos srityje, inovacijas, mokslo laimėjimus, pažangius politinius sprendimus. Kokia jų reikšmė transporto verslo ateiciai?

Tarpautiniai apdovanojimai, taip pat ir „Vėjų rožė“, atkreipia didesnį visuomenės dėmesį į transporto reikšmę ne tik prekybai, pramonei, žemės ūkui, ekonomikai, bet ir mūsų kasdieniam gyvenimui. Verslas be dinamiškų transporto paslaugų būtų pasmerktas sunykti. Todėl šie tarptautiniai apdovanojimai turėtų paskatinti nesustoti prie pasiekė rezultatų, ieškoti inovatyvių sprendimų, siekti tolesnės pažangos visose srityse.

Sudaryti palankias sąlygas šalių suartinimui



Galymžanas Koišybajevas
Kazachstano Respublikos nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvos Respublikoje

ESBO ekonominis ir ekologinis matavimas buvo vienas iš prioritetų Kazachstano pirmininkavimo ESBO laikotarpiu 2010 m. Šio prioritetoto realizacijos ribose Kazachstano ir Lietuvos transporto ministerijų, tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA, Lietuvos ir Kazachstano logistikos įmonės „TL NIKA Group“, garbės konsulop. Benedikto Petrausko remiama tarptautinė konferencija „Logistikos vaidmuo Europos ir Azijos kelyje“ įvyko Almatoje 2010 m. sausio 29 d., kur buvo svarstomi transporto logistikos vystymosi Eurazijos erdvėje klausimai.

Džiugu, kad kaip ESBO pirmininkė Lietuva teikė pirmenybę ekonominis ir ekologijos matavimui, tokui būdu suteikdama pirmininkavimo tēstinumą šioje organizacijoje. Tikiuosi, kad dabartinė konferencija, kuri yra atsakomasis

renginys, taps mūsų dialogo tēsiniu ir naujų idėjų plėtoti mūsų bendradarbiavimą transporto ir logistikos srityje šaltiniu.

Aš esu įsitikinęs, kad konstruktiviam dialogui sutvarkyti dviejų šalių verslą reikia pažinti kultūrą ir mentalitetą to regiono, kur ruošiamasi dirbtį. Šia prasme mes tikimės, kad fotografijų paroda ir kazachų filmų rodymas, aktyviai mūsų konsulato Klaipėdoje remiami, įneš savo indėlį į kazachų kultūros suvokimą ir galų gale sudarys palankias sąlygas mūsų šalių suartinimui.

Aš manau, kad įvairių valstybės ir verslo atstovų dalyvavimas gali bendram darbui duoti tokį sinergijos efektą, kurio dėka visų dalyvių žiniuos ir pastangos ne tik susumuojamos, bet ir stiprina viena kita praturtindamas galutinį rezultatą.

Renginį globoja



LR užsienio reikalų ministerija



Kazachstano ambasada Lietuvoje

Mecenatas



LR sėsiekimo ministerija

Rémėjai



Renginio bičiuliai

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija

Media partneriai



www.klt.lt





Kas paskatino tokius skirtingos patirties ir svorio subjektus susėsti ant dyvilykos kėdžių ir kurti bendrą projektą?

V. Žulkus: Realus poreikis nuo kalbu pereiti prie darbų ieškant visuomenei svarbių projektų ir bandant inicijuoti veiksmus jiems įgyvendinti.

B. Petruskas: Ilgalaikiai Lietuvos ir Kazachstano santykiai tampa vis glaudesni, nors šalys yra skirtingos savo ekonominė galia, tradicijomis ir patirtimi. Lietuva, pradėjusi vadovauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO), sėkmingai perima patirtį iš Kazachstano. Tai įkvėpia ir skatina sus jungti jėgas bendrai veiklai.

A. Pauža: Projektas įgyvendinamas daugiakalbiéje, daugiakultúréje erdvéje, todél reikalingi įvairių patirtių skirtingose gyvenimo srityse turintys ir pasirengę ja pasidalinti žmonés. Paskata projektui – visuotiné globalizacijos tendencija, apie tai primena ir Eurazijos sąvoka, panaudota konferencijos pavadinime.

V. Varasimavičius: Mus suvienijo siekis gerinti tranzito sąlygas tarp Europos ir Kazachstano.

Ž. Žilinskas: Gal mes savo veikla ir esame skirtingi, bet mus vienija bendras tikslas – garsinti Lietuvą kaip tranzito koridorių tarp Vakarų ir Rytų.

V. Gulbas: Konferencijos organizatorių iniciatyva ir siekis būti naudingiemis savo valstybëms.

R. Stabriénė: Kiekviena tarptautinio masto iniciatyva negali būti momentiné, vienkartiné. Prieš dvejus metus vienijome jėgas jūriniam forumui, praéjusias metais Klaipédos mokslo ir technologijų parko iniciatyva surengta „EASTLINK-2010“ konferencija siekiant suformuoti Rytų – Vakarų

partnerystés mokslo ir verslo srityse ryšius. Šiemet jungiamës prie šios iniciatyvos, nes tik bendradarbiaudami, jungdamis atskirų įstaigų potencialą galime pasiekti norimų rezultatų.

I. Kazakevičius ir B. Neverdauskienė: I ši klausimą norétiame atsakyti Lietuvos kulturos ministro Arūno Gelūno žodžiais: „Valstybë taip pat kaip audinys – išauistas iš dabarties ataudų ir praeities metmenų.“

Kodėl, Jūsų manymu, reikalinga tokia konferencija?

V. Žulkus: Atotrkūs tarp mokslo ir verslo

ra akivaizdus. Turiu omenyje ne technologinius mokslus. Socialines ir kultúrines problemas realiai išspresti gali tik aukšto lygio ekonomika, o diskutuojamos jos turi būti susietai su verslu ir ekonomika.

B. Petruskas: Konferencija ir ją lydintys kultúriniai renginiai yra puiki galimybë įvairius klausimus aptarti žvelgiant vienas kitam į akis. To žmogiškojo rysio nepakeis jokios technologijos.

A. Pauža: Konferencija yra puiki terpë bendravimui, kuris padeda dalyviams iš įvairių šalių geriau suprasti vienas kita, ir naujoms idéjomis generuoti.

V. Varasimavičius: Suaštinti suinteresuotus asmenis šiame transporto koridoriuje.

Ž. Žilinskas: Konferencija suvienija skirtingus patirtimi ir svoriu subjektus ir vienims dalyviams yra parodomos bendras tikslas ir priemonës tam tikslui pasiekti.

V. Gulbas: Konferencija reikalinga ir naudinga todél, kad visi dalyviai turėtų galimybę paviešinti savo idéjas ir rasti partnerių joms įgyvendinti.

R. Stabriénė: Visų rimtų darbų pradžia – žmonių bendravimas, susitikimas. Būsimi verslo ar mokslių tyrimų partneriai konferencijos

metu ne tik susipažista, bet suvokia bendrą regiono, šalies ekonominę-socialinį, kultúrinį kontekstą, mokslo, verslo, kultúros terpę. Tuomet susidaro galimybë tvaresniems tolesnio bendradarbiavimo santykiams.

I. Kazakevičius ir

B. Neverdauskienė: Tai viena iš galimybų sukvieсти kartu verslo, politikos ir meno atstovus. Tokiu būdu suteikiamas galimybë apsikeisti naujausia informacija bei idéjomis anksčiau išvardintose srityse.

Kodėl ji vyksta Klaipėdoje?

B. Petruskas: Šių metų pradžioje Klaipėdoje atidarytas Kazachstano garbés konsulatas. Tai rodo, kad Kazachstaną domina Lietuvos uostamiestis, o pastarajį domina Kazachstanas.

V. Žulkus: Klaipėda yra vieta, kur realiai vyksta ekonominiai mainai tarp Rytų ir Vakarų intensyviai įtraukiant Lietuvos partnerius. Mokslo, studijų ir verslo integravimo centro „Baltijos slénis“ kūrimas Klaipédos universitete yra vienas iš šių procesų aktyvatorių.

A. Pauža: Didžioji dalis tarptautinės prekybos krovinių gabename jūrų transportu. Uostas – tai sau sumos ir jūrų kelių sankirta, logistikos platforma, tarptautinio verslo vieta. Natūralu, kad konferencija vyksta mieste, kuris yra pasaulinio transporto tinklo dalis.

V. Varasimavičius: Klaipėda – pačiaame Europos centre esantis uostamiestis. Jis yra vartai ne tik į Europą, bet ir į pasaulį.

Ž. Žilinskas: Klaipėda – didžiausias logistikos hub'as Lietuvoje, per kurį driekiasi logistinės grandinės koridorius iš Vakarų į Rytus ir atgal.

V. Gulbas: Todél, kad šiame miete gyvena iniciatyvūs žmonės, iš-

skirtiniai profesionalai ir ištikimi Kazachstano draugai.

R. Stabriénė: Palyginti su kita is miestais, Klaipėda daugelį metų plečia tarpinstitucinius ryšius su užsienio partneriais. Tokiu būdu igyta bendradarbiavimo patirtis ir

pasitikėjimas bendraujant tiek su Rytais, tiek su Vakarais. Šiuo metu jau laikas pereiti į kitą lygi – ankstesnis įdirbis turi kurti pridėtinę vertę.

Be to, ne vienas sėkmingas pavyzdys įrodė, jog šio miesto tiek valdžios, verslo, tiek mokslo ir meno atstovai susiburia ir

dirba drauge įgyvendindami didesnio masto iniciatyvas. Veikdami po vieną sukuriame tik lokalią naudą. Tai – didelė vertybë. Tuo galime ir turime didžiuotis ir išsaugoti.

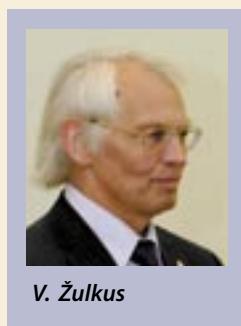
I. Kazakevičius ir B. Neverdauskienė: Klaipėda – besivystančių idéjų miestas, kuriame yra palankiausia terpë skilsti įvairiomis inovacijomis.

Ar Baltijos jūra gali rimtais prentuoti būti pasaulio vartais į Euraziją?

V. Žulkus: Pretenduoti gali. Tokią galimybë teikia jos geopolitinë padėtis, o realizavimas priklauso nuo to, kiek mes pajégime suvienyti savo pastangas ir išnaudoti ašies Rytai – Vakarai ekonominius interesus. Ateityje pasaulio vartai į Euraziją, matyt, atsivers Juodojoje jūroje.

B. Petruskas: Baltijos jūra jungia šalis, kurios yra įdomios Azijai ir kaip vartojo, ir kaip eksportuotojos.

A. Pauža: Baltijos jūroje vyksta intensyviausia pasaulyje keltų laivyba. I mūsų jūrą gali iplaukti ir iplaukia okeaninių konteinerveziai. Uostuose kraunami kroviniai iš viso pasaulio. Sau sumos kelias veda per visą Euraziją į Ramiojo vandenyno. Taigi Baltija – plačiai atverti Eurazijos vartai.



V. Žulkus



A. Pauža



B. Petruskas



V. Varasimavičius

Organizatoriai

JŪRA-MOPE-SEA
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

VPA LOGISTICS
Logistikos kompanija „VPA Logistics“

Baltijos slénis
Asociacija „Baltijos slénis“

KLAIPÉDOS MOKSLIO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS



Kazachstano Garbés
konsulatas
Klaipėdoje

Klaipédos
universitetas



Vienodos galimybës
visiems
Fondas VGV - Europa - Ryga



Lietuvos ir Kazachstano
logistikos kompanija
„TL NIKA Group“



Klaipédos kultury komunikacijų
centras

V. Varasimavičius: Ne tik gali, bet šioje kryptyje jau užima rimtas pozicijas.

Ž. Žilinskas: Be abejonių, kadangi tam yra išvystyta infrastruktūra, *know-how* ir ryžtas didinti krovinių srautą.

V. Gulbas: Gali, jei bus išgirstos privačios iniciatyvos, jeigu iš valstybių, per kurių teritorijas eina dabar veikiantys tranzito koridoriai, jos sulaiks politinių ir finansinių sferų supratimo bei palai-kymo.

R. Stubrienė: Baltijos jūros regionas turi visas galimybes stiprėti ir didinti savo įtaką pasaulio ekonomikai. Taip, reikia laiko ir vėlgi visų Baltijos jūros šalių bendradarbiavimo, jungtinės veiklos efektyviai išnaudojant kiekvienos iš šalių vidaus resursus. Juk Eurazijos šalys didelės, todėl norint tapti lygiaverčiu partneriu visas Baltijos jūros šalių regionas turi suformuoti jungtinę konkurencin-gą vertę.

Kodėl Eurazija, o ne kuris nors kitas žemynas? Kuo jis ypatingas ir svarbus?

V. Žulkus: Kito tokio juk nėra.

B. Petrauskas: Europą ir Aziją jungia sena istorinė patirtis, tokia kaip Šilko kelias ir kiti istoriniai dalykai.

A. Pauža: Todėl, kad mes esame šio žemyno – Eurazijos – dalis, ir mums labiausiai rūpi jo at-eitis.

V. Varasimavičius: Todėl, kad puikiai sutampa Lietuvos ir Kazachstano noras ir siekis gerinti kro-vinių gabenimo ir tranzito salygas. Kazachstano suinteresuotas siekti dalykiško bendradarbiavimo, prekių apyvartos didinimo su visu pasauliu toks pat didžiulis kaip ir Lietuvos suinteresuotas tranzitu.

Ž. Žilinskas: Eurazija, ypač jos

rytinė dalis – tankiausiai apgyven-dinta ir besivystanti rinka.

V. Gulbas: Todėl, kad Eurazijos erdvėje istoriskai kryžiavosi kultūriniai, ekonominiai ir politiniai mū-sių globalaus pasaulio maršrutai.

Roma Stubrienė: Su Eurazija mus sieja ne tik gali-mybė krovinius trau-kiniai nuvežti, bet ir istoriniai kultūriniai ryšiai.

I. Kazakevičius ir B. Neverdauskienė: Todėl, kad Eurazijos sąvoka – tai dviejų kultūrų sinergijos pa-vydzys.

Pagrindinis kon-ferencijos motyvas - verslo, mokslo ir meno sinergija. Ar tai gyvenime su-derinama? Kokia tokios sinergijos prasmė?

V. Žulkus: Matau verslo ir mokslo si-nergijos galimybę ekonominėje prasme. Menas čia gali būti matomas kaip si-nergijos sudedamoji dalis bendraja ryšiu tarp Lietuvos, Baltijos regiono ir Kazachstano prasme.

B. Petrauskas: Kuo puikiausiai suderina-ma. Ši pavasarį Kazachstano garbės

konsulato Klaipėdoje iniciatyva surengtas garsaus Kazachstano kamerinios simfoninio orkestro koncertas ir neseniai Klaipėdos viešojoje bibliotekoje atidaryta Kazachstano autorų fotografių paroda bei šios konferencijos metu vykstanti Lietuvos ir Kazachstano meno paroda, Kazachstano

kino dienos sulaukė didelio verslo, politikos, meno, mokslo žmonių susidomėjimo. Susipažindami su kitų sferų darbais, bendraudami tarpusavyje, mes semiamės žinių, naujų idėjų, ikvėpimo.

A. Pauža: Tai ne tik suderina-ma, bet ir neatskiriamai susiję. Si-

nergija leidžia kurti optimizuotas sistemas, kurios geba prisitaikyti prie nuolat besikeičiančių salygų. Skirtingų požiūrių į tą pačią pro-blemą dėka galima rasti optimalų jos sprendimą.

V. Varasimavičius: Tik protinges šių trijų komponentų derinimas leis pasiek-ti norimų rezultatų.

Ž. Žilinskas: Mok-slasis turi paruošti spe-cialistus ir daugiau bendradarbiauti praktinėje plotmėje, kad teorija kuo mažiau būtų nutolusi nuo praktikos.

V. Gulbas: Sud-e-rinama todėl, kad verslo, mokslo ir me-no visuma leidžia pasiekti didžiulio visuomenės ekonominio ir kultūri-

nio vystymosi efekto, kadangi vienas žmo-gaus ir visuomenės vystymosi vektorius prasiskverbia į kitą ir užpilda trečiąjį – visuomenės vysty-mosi vektorių.

Roma Stubrienė: Aš pritariu bet kuriam deriniui: ar tai būtų valdžia, mokslas ir verslas, ar verslas, džiazas,

golfas ir panašiai. Vertindama jau

greitai veiklos de-shimtmetį skaičiuo-siančio Klaipėdos mokslo ir technolo-gijų parko darbo patirtį įsitikinau, jog būtent bendradarbiavimas, part-nerystė, sinerginiai ryšiai sukuria abipu-sę naudu, efektyvina vidaus proceso daly-vių veiklą.

I. Kazakevičius ir B. Neverdauskienė: Tai suderina-ma. Tai vyksta. Pridėtinės vertės pagrindas – kūrybinės inovacijos, kurias sukuria ši sinergija.

Žurnalo JŪRA MOPE SEA įsteigtai tarptautiniai apdovanojimai „Vėjų rože“ jau trečią kartą bus įteikiti už nuopelnus transporto, logistikos

srityje, inovacijas, mokslo laimėjimus, pažangius politinius sprendimus. Kokia jų reikšmė transporto verslo ateiciui?

V. Žulkus: Transporto, ypač jūrų transpoto, verslas Lietuvos medi-jose nėra tarp labiausiai matomų.

Visuomenei, kurioje sklando Lietuvos, kaip jūrų valstybės, įvaizdis, tai gali būti atradimas, prie kurio ženkliai gali prisdėti „Vėjų rožę“.

B. Petrauskas: Žurnalo JŪRA MO-PE SEA apdovan-ojimai gyvuoja nuo šio leidinio veiklos pradžios. Tai buvo pirmieji apdovanaji-

mai Lietuvoje, skirti pagerbtii jūros ir transpoto versli nusipelnusius žmones. Iš vietinio masto apdova-nojimų, kurie buvo pavadinti prieš keletą metų Baltijoje siautusio ura-gano Anatolijus vardu, jie transfor-mavosi į „Vėjų rožę“ ir išaugo iki tarptautinio masto apdovanojimų. Jie skatina verslo vystymąsi.

A. Pauža: Skirti apdovanojimai parodo, kad verslo bendruomenė vertina šiuos nuopelnus ir tiki, kad jie skatins ekonominį santi-ykių plėtrą. Labai svarbu, kad būtų įvertinti konkretūs projektai ir asmenybės – šių santiukių katali-zatoriai.

V. Varasimavičius: Tai puikus stimulas, kiekvieną savo sferoje skatinantis siekti gerų rezultatų.

Ž. Žilinskas: Medijos ir logistikos verslo sinergija vai-dina didžiulį vaid-menį pateikdama informaciją rinkoms.

V. Gulbas: Tarptau-tinėje visuomenėje pripažintos idėjos ir viešai paskelbtai nuopelnai už jų įdiegimą prizi-ninkui suteikia pasitikėjimo toliau vystyti verslą ar mokslą.

Roma Stubrienė: Kiekvienas darbo ir rezultatų įvertinimas – di-delė paskata didesniems išsūkiams, aukštesniems tikslams.

Renginio globoja



LR užsienio reikalų ministerija



Kazachstano ambasada Lietuvoje



LR susisiekimo ministerija

Mecenatas



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Rėmėjai



Klaipėdos JŪRŲ UOSTO
KLAIPĖDA SEAPORT
LEIDYKLIA-
SPAUSTUVE

Renginio bičiuliai



SVYTURYS
LITOVENSKIŲ KŪRYERIŲ

Media partneriai



OLTIS
www.oltis.lt
Lietuvos ekspresas



Равные возможности для всех. Лидеров!

«Лидерство, в конечном счете, заключается в прокладывании такого пути, который позволит окружающим совершить нечто великое»
Адан Кейт.

Валерий Гульбас,
советник по экономическим
вопросам администрации
президента Республики
Казахстан в странах Балтии,
учредитель Европейского фонда
«VIV»



Люди, уникальный мозг которых, находясь в согласии с душой, черпал удивительные идеи из глубин непознанного пространства, существовали всегда.

Им удавалось трансформировать яркие идеи в успешные проекты, а проект воплотить в реальность, преобразуя препятствия в инновации, облекая риски в форму достижений. Яркие личности, получив признание общества, становились лидерами небольших коллективов и мощных политических партий, международных корпораций и процветающих государств. Совсем недавно рамки этого статуса были расширены признанием общественностью Казахстана своего Президента Назарбаева Лидером нации.

Невольно задаешься вопросом, почему же, имея фундаментальные знания, передовой опыт, достижения и идеи, далеко не многим удается артикулировать свои возможности в коллективе, в обществе, в кругу политиков, бизнесменов и в международной среде принятия решений?

Почему прогрессивные лидеры небольших островных и континентальных

государств не могут добиться признания в мировой политической среде и сделать привлекательными свои государственные экономические программы в международных инвестиционных структурах?

Чем, через какие успешные процедуры и протекции достигается общественно-политический феномен и, как следствие, экономическое процветание государства, не наделенного природными ресурсами?

Монастырь – колыбель лоббизма

Пытаясь дать ответы на поставленные вопросы, невольно вникаешь в системный алгоритм успеха, который складывается из последовательности процедур, заключенных в принципах исторического термина «лоббия», впер-



ые упомянутом в «Оксфордском словаре» в 1553 году. Это понятие, обозначающее узкие коридоры, проходящие от основного помещения монастыря и ведущие в укромные уголки, для места встреч и душевных откровений между прихожанами из внешнего монастырского мира и влиятельными членами обители.

Благодаря своеобразию «архитектурного решения» этой формы ведения доверительных переговоров, в 17 веке официальный статус «лобби» был придан помещениям парламента, где назначались встречи представителей государственной власти с членами гражданского общества.

Развитию «лоббизма» как форме общения в общественно-политической жизни государства способствовало создание предпосылок для формирования в обществе взаимно заинтересованных групп по экономическиому типу корпораций. Существенно расширившийся круг участников корпоративных структур активизировал деятельность лоббистов. Фактически лоббисты превращают коридоры власти в каналы-проводники общественных и частных интересов, становясь инструментом исполнения намеченных планов и проектов.

Идеалом лоббиста становится высококвалифицированный,

авторитетный профессионал переговорщик, исполняющий функции общественного дипломата между властью и представителями гражданского общества, что предопределило создание институтов лоббизма в рамках демократической структуры государства.

Власть и лоббисты – вечные спутники

В среду лоббистов были привлечены многие видные исторические и политические личности, авторитеты в политике, редкие профессионалы в управлении финансами, преуспевающие юристы и адвокаты. Их отличительной и уникальной чертой была способность создавать системы неформальных контактов в структурах принятия решения и управлять персонами этих структур по принципу «доступа к тому, кто может быть полезен».

Положительные мотивации лоббизма отражены в его характерных чертах как здорового, общественного явления, и отрицать этот факт – значит отвергать признаки сильной власти. Там, где есть авторитет реальной власти, там есть признаки лоббизма, которые нейтрализуют разрастание коррупции.

Ошибочно было бы считать,

что лоббизм - случайное, спонтанное явление периодического давления на государственное устройство. При возрастающем авторитете групп влияния существующая власть рискует быть парализованной давлением этих групп, которые в состоянии контролировать значительные финансовые ресурсы, политических лидеров, прессу и весь процесс управления страной.

Поэтому руководители государств, политики, главы крупных корпораций, лидеры новых идей и инициаторы крупных проектов, формально зависящие от собственной уникальности, осознают, что не могут принять и исполнить свои решения. Им необходимо согласовать свои действия с фаворитами групп влияния, в рамках которых принимаются решения на международном или ином уровне их запросов и намерений.

Любая идея – политическая или экономическая – только тогда принимает очертания проекта и его законченную форму исполнения, когда ее носитель или автор имеет возможность донести ее до сферы принятия решения – политической или финансовой. Особую важность этот сценарий развития приобретает в период намерения Лидера создать для своего государства этап устойчивого развития на фоне формирования глобального индустриального мира.

В этот период существенно расширяется и круг субъектов международной лоббистской деятельности, от которой в большой степени зависит успешная адаптация государства в международную политическую систему и возрастает его инвестиционная привлекательность.

Авторитет государственного лоббиста возрастает

Создание новых управляемых, активно работающих систем международного лоббизма, в том числе и с учетом региональных и национальных интересов, не может иметь под собой правовой международной базы. Как и не имеет серьезных юридических оснований для ее запрета, так как деятельность заказчиков и исполнителей лоббистских проектов никак и никоим образом не регламентируется нормами международного права.

При этом не уменьшается, а по-

вышается авторитет и значимость персоналии корпоративного (государственного) лоббиста. Подтверждением этому является информация, опубликованная на официальном сайте www.usa.gov/oob.com. В предоставленном отчете за 2010 год приводится анализ затрат на финансирование лоббистской деятельности среди ста ведущих компаний Америки, где на фоне годовых доходов компаний обозначено количество персон лоббистской деятельности. Например, компания «General Electric» с годовым доходом более 150 млрд долл. имеет в своем штате 195 лоббистов. Сумма на их содержание составляет почти 40 млн. долл. Компания «Boeing», занимающая второе место в рейтинге по затратам на содержание лоббистов, имеет сумму затрат более 17 млн долл. на оплату 139 лоббистов. При этом годовой доход компании был более 65 млрд долл.

Характерно, что персональные лоббисты эффективно вписываются в международные процессы, инициируя создание групп «Think-Thanks», авторитетно и оперативно влияющие на глобальные процессы в интересах своих государств и регионов.

Международные лоббистские структуры удачно используют такие компании, как «BGR Public Relations», специализирующиеся на подготовке информационных стратегий под индивидуальные заказы для правительств и структур бизнеса, весьма эффективно влияя на поглощение и слияние национальных и международных компаний. Особенно ярко это выражено в их легальной и опосредованной деятельности в регионах развивающихся рынков, таких как Юго-Восточная Азия, Россия, Центральная Азия и Восточная Европа.

Лоббист – индивидуалист, выступающий в роли агента международной структуры или выступающий от имени и в интересах государства, активно стремится привлечь потенциальных клиентов и партнеров, не выводя их за рамки национального и международного правового поля. При этом он имеет возможность дистанционно влиять не только на принятие положительного решения в сфере своих интересов, но и косвенно управлять ситуацией на политическом региональном уровне, и положением на мировых финансовых рынках. Например, при объявлении государственного тендера в США на

закупку продукции на сумму более 40 млрд долл. США участие в этом тендере компании «US Aerospace» вызвало значительный рост акций этой компании.

Тандем лоббиста и СМИ

Особенностью и отличительной чертой лоббиста-индивидуалиста является организация и мобилизация статусных персон и групп в поддержку подготовленного проекта. Для решения и исполнения поставленных задач формируется коалиция в формате международного консорциума или фонда с привлечением международных или национальных лоббистских организаций.

Фактически данные структуры выполняют функции народных дипломатов, внештатных представителей политических или национальных структур. Как следствие, им приходится выполнять работу за рамками установленного международного протокола, за скобки которого вынесена их статусная ответственность и легальность.

Обозначенная форма лоббистской деятельности успешно пользуется всеми существующими средствами коммуникации, эффективно влияя на принятие нужных и успешных решений. Особое внимание сосредоточивается на работе со средствами массовой информации. Лоббирование через СМИ многонациональных структур создает предпосылки для формирования имиджа стороны заказчика (государства, компании) в среде приложения интересов. Созданная человеком искусственная информационная среда функционирует как одна из форм окружающей природы, которая оказывает существенное влияние на контроль и управление структурами по принятию решений.

Следует отметить важность влияния вектора СМИ на систему государственного управления и отдельных значимых персон этих структур. Согласно определению из Свободной Энциклопедии «Википедия», существует эквивалент этого явления, известный как «голлем». Так назван административный аппарат, принимаемый как информационный организм, преследующий собственные цели, отличные от целей государства в целом, и от целей отдельных чиновников.

Многие авторитетные мировые

информационные агентства относятся к большим многонациональным компаниям, которым предопределена задача и поставлены цели их достижений по всему мировому информационному пространству.

Показательна информация в издании «Пиар-услуги на рынке информационных технологий», где приводится высказывание Дж. Олзевски из «Ketchum Public Relations», подтверждающее наблюдаемую тенденцию. «Большим многонациональным компаниям импонирует идея, что одно агентство может обслуживать их деятельность по всему миру. Крупные агентства приближаются к тому уровню, на котором можно обеспечивать качество работы в глобальном масштабе».

Брюссельская цитадель лоббизма

Первое место в рейтинге мировых центров лоббизма занимают США, на втором месте, по степени представления корпоративных интересов – Брюссель, что предопределено правовой структурой Европейского союза. В настоящее время свои интересы в Европарламенте защищают более 1700 аккредитованных организаций, и еще 3900 занимаются тем же в Еврокомиссии. Согласно подготовленному под руководством депутата ЕП Карло Касини отчету Регистра лоббистов Еврокомиссии на май 2011 года, в Брюсселе насчитывается около 15 000 лоббистов.

Наверное, этим фактором можно объяснить брюссельский акцент у большинства правовых актов, действующих на территории государств ЕС.

Лоббистские центры и иные «фабрики мыслей» являются местом и центром приложения уникальных способностей и сил представителей финансовых структур, бывших членов высших политических государственных организаций, аналитиков и советников крупных национальных и многонациональных корпораций. В настоящее время в мире функционирует более пяти тысяч указанных центров, деятельность которых охватывает примерно 170 крупных и мелких государств. В США расположились и активно исполняют свои функции более 1700 центров, в Северной Америке подобные задачи выполняют около 1900 аналогичных структур, в Западной



и Восточной Европе, включая Россию, действует 1800 организаций. В Азии, включая государства Средней Азии, более 600 структур, в Латинской Америке, включая государства Карибского бассейна, примерно 500 организаций, в государствах Африканского континента и на Ближнем Востоке около 700. Самый низкий показатель присутствия организаций «влияния» - на уровне 40 в государствах Океании.

VIVat Lobbi !

Это дает возможность сделать вывод, что рожденный в 1553 году символ исторического явления «лобби» существует и развивается, как явление общественной жизни современного общества, как катализатор исполнения идей и проектов уникальных личностей, которым общество дает возможность реализовать свою уникальность и исполнить историческую миссию.

Сегодня наш глобальный мир ощущает нехватку ярких лидеров, независимо от того, кто эта личность, взявшая на себя ответственность быть главой государства, корпорации, партии или иной коллективной структуры, принявший решение интегрироваться в международную систему глобального мира.

Перед такими лидерами наша эпоха поставила задачу – достичь вершины на пике исторических граней. С одной стороны этой вершины – тонкая грань интегрирования государства и общества в мировую экономику, через современные информационные каналы и коридоры доступа к инновациям, технологиям и инвестиционным ресурсам. С другой стороны – грань отвесной скалы, рискованный путь возможного падения в историческое забвение, одиночество и отстранение от остального мира, риск погрузиться в экономический застой.

Как бы ни был гениален и талантлив Лидер, его идеи и наработки могут так и остаться малоизвестными сообществу миллионов современников. В том случае, если к нему в партнеры не придет личность и организация, для раскрытия пути реализации его замыслов в мире успеха и признания.

Lygios galimybės visiems. Lyderiams!

Valerijus Gulbas

Kazachstano Respublikos prezidento administracijos patarėjas ekonomikos reikalams Baltijos šalyse, Europos fondo VIV steigėjas

Zmonių, kurių unikalas protas, darnoje su siela, sémé nepaprastas idėjas iš nepažintos erdvés gelmių, būta visados.

Jiems sekėsi transformuoti ryškias idėjas į sėkmingus projektus, o projektus igyvendinti, paverčiant kliūtis inovacijomis, rizikai suteikiant pasiekimų formą. Ryškios asmenybės, pelniusios visuomenės pripažinimą, tapdavo nedidelių koletyvų ir galingų politinių partijų, tarptautinių korporacijų ir klestinių valstybių lyderiais. Visai neseniai šio statuso ribos buvo išplėtos, Kazachstano visuomenei pripažinus savo prezidentą Nazarbajevą tautos lyderiu.

Savaime kyla klausimas, kodėl, turint fundamentalių žinių, pažangios patirties, pasiekimų ir idėjų, toli gražu nedaugeliui pavyksta artikuliuti savo galimybes koletyve, visuomenėje, politikų, verslininkų rate bei tarptautinėje sprendimų priėmimo terpéje.

Kodėl pažangūs nedidelių salų ir kontinentinių valstybių lyderiai negali pasiekti pripažinimo pasaulyne politinėje erdvėje ir padaryti savo valstybės ekonominės programos patrauklias tarptautinėms investicijų struktūroms?

Kaip, kokiomis sėkmingomis procedūromis ir protekcijomis pasiekiamas visuomeninis politinis fenomenas ir, kaip pasekmė, gamtiniai ištaklių neturinčios valstybės ekonominis klesėjimas?

Vienuolynas – lobizmo lopšys

Bandydamas atsakyti į iškeltus klausimus, imi svokti sisteminį sėkmės algoritmą, kuris susideda iš sekos procedūrų, atspindinčių istorinius termino „lobby“, pirmą kartą paminėto Oksfordo žodyne 1553 metais, principus.

Ši sąvoka reiškia siaurus koridorius, jungiančius pagrindines vienuolyno patalpas su nuošliaisiais kampeliais, skirtais parapijiečių iš išorinio pasaulio ir įtakingų vienuolyno veikėjų susitikimams bei atviriem pokalbiams.

Dėl šių konfidencialių pokalbių savotiško „ar-

chitektūrinio sprendimo“ 17 amžiuje oficialus „lobby“ statusas buvo suteiktas parlamento patalpoms, kuriose vyko valstybės valdžios atstovų susitikimai su pilietinės visuomenės nariais.

Prie lobizmo, kaip bendravimo formas visuomeniniame politiniame valstybės gyvenime, vystymosi prisiėjo atsiradusios prielaidos formuotis visuomenėje abipusiškai suinteresuotoms grupėms pagal ekonominį korporacijų tipą. Gerokai padidėjęs korporacinių struktūrų dalyvių ratas suaktyvino lobistų veiklą. Faktiškai lobistai paverčia valdžios koridorius visuomeninių ir privačių interesų kanalais-laidininkais, tapdami numatyti planą ir projektų vykdymo įrankių.

Lobisto idealu tam-pa aukštos kvalifikacijos, autoritetingas profesionalus derybininkas, atliekantis visuomenės dipломato tarp valdžios ir pilietinės visuomenės atstovų funkcijas, kas nulémė lobizmo institucijų įkūrimą demokratinėje valstybės struktūroje.

Lyderiavimas – tai tokio kelio tiesimas, kuris leis aplinkiniams nuveikti kažką didingo.

Adanas Keitas

Valdžia ir lobistai amžini bendrakeleiviai

I lobistų gretas buvo pritraukta daug žymių istorinių ir politinių asmenybių, autoritetų politikos srityje, retų finansų valdymo profesionalų, sėkmingų teisininkų ir advokatų. Jų skiriamasis ir unikalus bruožas buvo gebėjimas kurti neformalių kontaktų sistemas sprendimo priėmimo struktūrose ir valdyti šių struktūrų personas pagal principą „turėti priėjimą prie to, kas gali būti naudingas“.

Teigiamos lobizmo motyvacijos atsispindi jo būdinguose bruožuose kaip sveiko, visuomeninio reiškinio ir neigti šį faktą – vadinas, nepripažinti stiprios valdžios požymių. Ten, kur yra realios valdžios autoritetas, atsiranda lobizmo požymių, kurie neutralizuoją korupcijos augimą.

Būtų klaidinga manyti, kad lobizmas – tai valstybinei santvarkai periodiškai daromo spaudimo atsitiktinis, spontaniškas reiškinys. Kylant įtakos grupių autoritetui, esanti valdžia rizikuoja būti paralyžiuota grupių, galinčių kontroliuoti didelius finansinius ištaklius, politinius lyderius, spaudą ir visą šalies valdymo procesą, spaudimą.

Todėl valstybių vadovai, politikai, stambiu korporacijų vadovai, naujų idėjų lyderiai ir didelių

projektų iniciatoriai, formaliai esantys priklausomi nuo savo unikalumo, suvokia, kad negali priimti ir įvykdinti savo sprendimą. Jie turi suderinti savo veiksmus su įtakos grupių, priimančių sprendimus tarptautiniame ar kitame poreikių ir ketinimų lygyje, favoritais.

Bet kokia idėja – politinė ar ekonominė – tik tuomet išgauna projekto pavidalą ir jo įvykdymo užbaigtą formą, kuomet jos turėtojas ar autorius turi galimybę išterpti ją į sprendimo priėmimo sferą – politinę arba finansinę. Ypatingą svarbą šis vystymosi scenarijus išgauna tada, kai lyderis ketina sukurti savo valstybei stabilaus vystymosi etapą globalaus industrinio pasaulio formavimosi fone.

Tokiu laikotarpiu gerokai išsiplečia ir tarptautinės lobistinės veiklos, nuo kurios iš esmės priklauso sėkmingas valstybės adaptavimasis tarptautinėje politinėje sistemoje ir jos investicinio patrauklumo augimas, subjektų ratas.

Valstybinio lobisto autoritetas stiprėja

Naujų valdomų, aktyviai veikiančių tarptautinio lobizmo sistemų kūrimas, atsižvelgiant ir į regionų bei valstybės interesus, negali turėti tarptautinės teisinės bazės. Lygiai kaip ir neturi rinkoje juridinio pagrindo jai uždrausti, kadangi lobistinių projektų užsakovų ir vykdytojų veikla niekaip ir jokiui būdu nėra reglamentuojama tarptautinės teisės normomis.

Tačiau korporaciniu (valstybinio) lobisto personalijos autoritetas ir reikšmė ne mažėja, oauga. Tai patvirtina informacija, paskelbta oficialioje svetainėje www.usa.goooh.com.

Pateiktoje 2010 metų atskaitoje supažindinama su šimto pagrindinių Amerikos kompanijų lobistinės veiklos finansavimo sąnaudų analize, kurioje, be metinių kompanijų pajamų, nurodytas ir lobistinės veiklos personų skaičius. Pavyzdžiu, kompanija „General Electric“ su 150 mlrd. dolerių metinių pajamų turi 195 etatinius lobistus. Jų išlaikymas kainuoja beveik 40 mln. dolerių. Kompanija „Boeing“, užimanti reitinge antrąją vietą pagal lobistų išlaikymo sąnaudas, moka 17 mln. dolerių 139 lobistams. Beje, šios kompanijos metinės pajamos viršija 65 mlrd. dolerių.

Būdinga, kad lobistai efektyviai įsijungia į tarptautinius procesus, inicijuodami „Think-Thanks“ grupių kūrimą, kurios autoritetingai ir operatyviai daro įtaką globaliniams procesams savo valstybių bei regionų naudai.

Tarptautinės lobistinės struktūros sėkmingai naudoja tokias kompanijas, kaip „BGR Public Relations“, kurių specializacija yra informacinių strategijų paruošimas pagal individualius vyrainius ir verslo struktūrų užsakymus, ir efektyviai daro įtaką nacionalinių bei tarptautinių kompanijų susijungimui ir susiliejimui. Ypač ryškiai tai pasireiškia jų teisėtoje ir netiesioginėje veikloje besivystančių rinkų regionuose, tokiuose kaip Pietryčių Azija, Rusija, Centrinė Azija ir Rytų Europa.

Lobistas – tai individualistas, atliekantis tarptautinės struktūros agento vaidmenį arba veikiantis valstybės vardu ir jos interesais, ak-

tyviai siekiantis pritraukti potencialius klientus ir partnerius, neišvesdamas jų už nacionalinio ir tarptautinio teisnio lauko ribų. Jis turi galimybę per atstumą daryti įtaką ne tik teigiamo sprendimo priėmimui savo interesų sferoje, bet ir netiesiogiai valdyti situaciją politiniame regioniniame lygyje ir padėti pasaulio finansų rinkose. Pavyzdžiu, paskelbus JAV valstybės konkursą produkcijai pirkti daugiau kaip už 40 mlrd. JAV dolerių, kompanijos „US Aerospace“ dalyvavimas šiam konkurse sukėlė smarkų šios kompanijos akcijų augimą.

Lobisto ir žiniasklaidos tandemas

Lobisto individualisto ypatumas ir skiriamasis bruožas yra statusą turinčių asmenų bei grupių organizavimas ir mobilizavimas parengtam projektiui palaikyti. Iškeltiems uždaviniams spręsti ir vykdyti suformuojama tarptautinio konsorciumo ar fondo formato koalicija, pritraukiant tarptautines arba nacionalines lobistines organizacijas.

Faktiškai šios struktūros atlieka liaudies diplomatių, politinių ar nacionalinių struktūrų neetatinių atstovų funkcijas. Todėl jiems tenka atlikti darbą, peržengiant nustatytą tarptautinį protokolą, už kurio ribų yra iškelta jų atsakomybė pagal statusą ir legalumas.

Minėta lobistinė veikla sėkmingai naudojasi visomis egzistuojančiomis komunikacijos priemonėmis, efektyviai darydama įtaką reikalingų ir sėkmingų sprendimų priėmimui. Ypatingas dėmesys sutelkiamas į darbą su žiniasklaida. Daugianacionalinių struktūrų lobistinė veikla per žiniasklaidą surūpelia užsakovo šalies (valstybės, kompanijos) įvaizdžio formavimui interesų taikymo aplinkoje. Žmogaus sukurta dirbtinė informacinė terpė funkcionuoja kaip viena iš aplinkinės gamtos formų ir daro stiprią įtaką sprendimų priėmimo struktūrų kontrolei ir valdymui.

Pažymėtina, kad žiniasklaidos vektorius įtaka valstybinio valdymo sistemai ir atskiroms reikšmingoms šių struktūrų personoms yra labai svarbi. Kaip rašoma laisvojoje enciklopedijoje, egzistuoja šio reiškinio ekvivalentas, žinomas „golemo“ vardu. Taip yra pavadintas administracinis aparatas, laikomas informaciiniu organizmu, siekiantis savo tikslų, kurie skirti nuo visos valstybės bei atskirų valdininkų tikslų.

Daugelis autoritetingų pasaulio informacinių agentūrų priklauso didelėms daugianacionalinėms kompanijoms, kurioms yra iškeltas uždavinas ir jo atlikimo tikslai visoje pasaulinėje informaciniėje erdvėje.

Daug pasakanti yra informacija leidinyje „Vienuolijų ryšių paslaugos informacinių technologijų rinkoje“, kur pateikiamas Dž. Olzevskio iš „Ketchum Public Relations“ pasakymas, patvirtinančių vyraujančią tendenciją: „Didelėms daugianacionalinėms kompanijoms imponuoja idėja, kad viena agentūra gali aptarnauti jų veiklą visame pasaulyje. Stambios agentūros artėja prie tokio lygio, kuriame galima užtikrinti darbo kokybę globaliu mastu“.

Briuselis – lobizmo citadelė

Pirmą vietą pasaulio lobizmo centrų reitinge užima JAV, antroje vietoje pagal atstovavimą korporaciniams interesams – Briuselis, kas yra nulemta Europos Sąjungos teisines struktūros. Šiuo metu savo interesus Europos Parlamente gina daugiau kaip 1700 akredituotų organizacijų ir dar 3900 tą patį daro Europos Komisijoje. Pagal Europos Komisijos Lobistų registro 2011 metų gegužės mėnesio ataskaitą, parengtą vadovaujant Europos Parlamento deputatu Karlui Kasiniui, Briuselyje yra apie 15 000 lobistų.

Tikriausiai šiuo faktoriumi galima paaiškinti daugumos teisės aktų, galiojančių ES šalių teritorijoje, Briuselio akcentą.

Lobizmo centrai ir kiti „idėjų fabrikai“ yra finansinių struktūrų atstovų, aukščiausią politinį valstybės organizacijų buvusių narių, stambūjų nacionalinių ir daugianacionalinių korporacijų analitikų ir patarėjų unikalių sugerbėjimų ir jėgų susitelkimo vieta ir centras. Šiuo metu pasauluje veikia per penkis tūkstančius minėtų centrų, kurių veikla apima maždaug 170 didelių ir mažų valstybių. JAV išskirė ir aktyviai vykdo savo funkcijas daugiau kaip 1700 centrų. Šiaurės Amerikoje panašius uždavinius atlieka apie 1900 analogiškų struktūrų, Vakarų bei Rytų Europoje, tarp jų ir Rusijoje, veikia 1800 organizacijų. Azijoje, išskaitant Vidurio Azijos valstybes, 600 struktūrų, Lotynų Amerikoje, išskaitant Karibų baseino šalis, maždaug 500 organizacijų, Afrikos žemyno valstybėse ir Artimiosiuose Rytuose – apie 700. Mažiausiai „įtakos“ organizacijų – apie 40 – yra Okeanijoje.

VIVat Lobbi !

Tai leidžia daryti išvadą, kad 1553 metais atsiradęs istorinio reiškinio „lobby“ simbolis gyvuoja ir vystosi kaip šiuolaikinės visuomenės gyvenimo reiškinys, kaip unikalių asmenybų, kurioms visuomenė suteikia galimybę realizuoti savo unikalumą ir atlikti istorinę misiją, idėjų ir projektų įgyvendinimo katalizatorius.

Šiandien mūsų globalus pasaulis jaučia ryškių lyderių trūkumą nepriklausomai nuo to, kas yra toji asmenybė, prisiėmusi atsakomybę vadovaujanti šaliai, korporacijai, partijai ar kitai kolektyvinėi struktūrai, priėmusių sprendimą integrutis į tarptautinę globalaus pasaulio sistemą.

Tokiems lyderiams mūsų epocha iškélė uždavinį – pasiekti viršūnę, jungiančią istorines ribas. Vienoje šios viršūnės pusėje – plona riba, žyminti valstybės ir visuomenės integraciją į pasaulio ekonomiką per šiuolaikinius informacinius priėjimo prie inovacijų, technologijų ir investicijų ištaklių kanalus ir koridorius. Kitoje pusėje esanti riba – stačios uolos siena, rizika išmukičių į istorinę užmarštį, vienatvę ir atsiribojimą nuo likusio pasaulio, rizika nugrimzti į ekonominį sastangi.

Koks bebūtų genialus ir talentinges lyderis, jo idėjos ir darbai gali taip ir likti mažai žinomi milijoninei jo laikų visuomenei. Tuo atveju, jeigu jo partneriu netaps asmenybė ir organizacija, galinti atverti jo sumanymų įgyvendinimo kelius sėkmės ir pripažinimo pasaulyje.



Радиоактивные грузы

Ежедневно по автомобильным, железным дорогам, морским и внутренним водным путям мира перевозятся самые разные радиоактивные грузы, начиная с медицинской техники и кончая топливом для атомных электростанций. Это происходит уже добрых пять десятилетий, и никто по поводу таких грузов не волнуется и не поднимает шума. По сведениям Всемирного ядерного транспортного института «World Nuclear Transport Institute» (WNTI), в последнее время ядерная энергия удовлетворяет 16 % мировой потребности в электроэнергии. Стабильное производство и подача этой энергии зависят от хорошо отрегулированной транспортировки ядерного топлива. Перевозка радиоактивных веществ строго регулируется правилами, впервые обнародованными в 1961 г. Их подписали свыше 60 стран-участниц вместе с Международной организацией гражданской авиации (ICAO) и Международной морской организацией (IMO). Правила, строго регулирующие перевозку радиоактивных грузов, предусматривают безопасную транспортировку грузов и действуют во всех частях света.

Представители WNTI утверждают, что за более чем 45 лет ни разу не произошло ни одного транспортного происшествия, в связи с которым произошло бы ядерное бедствие с нанесением вреда людям и окружающей среде. Однако в последнее время из-за радиоактивных грузов мир пребывает в тревоге. Почему?

Зита Таллат-Кялпшайтэ

Трагедия Фукусимы изменила мир

После теракта 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке над миром нахлынула угроза терроризма.

11 марта 2011 года перед миром встала и угроза неуправляемой ядерной энергии.

Словно под ударом Бича Божьего, этот горький опыт второй раз за неполное столетие приходится испытать Японии, у которой еще кровоточат раны Хиросимы и Нагасаки.

Это боль не только Японии.

Мир встревожен тем, что после катастрофы вышедшие из Японии, одного из сильнейших производителей высококачественных товаров, суда и грузы могут быть радиоактивными, и это уже становится проблемой и для стран, находящихся далеко от берегов Японии.

Радиация была обнаружена на первом судне, пришедшем в США из Азии после катастрофы.

Как сказано в сообщениях информагентств, в китайском порту Сямынь было обнаружено «ненормальное излучение» на судне, перевозившем 4698 контейнеров, которое после аварии на атомной электростанции вышло из Токио. Судну компании «Mitsui OSK Lines» пришлось развернуться и идти обратно.

В Лос-Анджелесе было проверено и подвергнуто очистке судно, доставившее 355 контейнеров.

Немецкие судоходные линии «Hapag-Lloyd» и «Claus-Peter Offen», опасаясь радиации, отменили рейсы в японские порты Токио и Иокогаму.

Превышающая нормы радиоактивность была замечена на судне, перевозившем 2500 автомобилей «Hyundai» из Японии в чилийский порт Икике. Хотя власти Чили подтвердили, что радиация была небольшой, портовые рабочие организовали забастовку против захода судна в порт.

Австралия, Гонконг, Сингапур ограничили импорт молока и других продуктов из регионов, расположенных недалеко от АЭС. Китай значительно ужесточил

импорт молока и продуктов растениеводства из пяти префектур Японии.

Южная Корея запретила ввоз всех продуктов питания из четырех префектур, находящихся вокруг Фукусимской АЭС.

Тайвань запретил ввоз пищевых продуктов из пяти префектур и рекомендовал своим рыболовецким компаниям прекратить промысел в японских водах.

Евросоюз, Великобритания, Канада, Малайзия, Вьетнам, Таиланд усилили контроль и наблюдение за японскими товарами.

Роттердам, один из крупнейших контейнерных портов Европы, проверяет радиоактивность судов еще до их захода в порт. Похожие меры принял и порт Антверпен.

Судам компании «Maersk Line» дано указание соблюдать расстояние в 18 морских миль от Фукусимы.

Растеряны или равнодушны?

В дни потрясшего Японию землетрясения и взрыва на атомной электростанции в Фукусиме я находилась в Китае, откуда, можно сказать, было рукой подать до Японии. Мы дискутировали на конференции, осматривали один из крупнейших в мире порт Тяньцзинь -казалось, никого не волновала происходящая по соседству трагедия.

Возможно, такое поведение можно объяснить тем, что после шока люди еще не успели осознать масштабы и последствия этой трагедии.

Удивляет другое: хотя в Японии последствия растут и распространяются, пожалуй, уже не в арифметической прогрессии, проходящие в разных странах мира индустриальные и транспортные мероприятия, можно сказать, отмежевываются от проблемы. По крайней мере, на тех, в которых мне довелось участвовать, не слышала, чтобы это анализировалось в каком-либо аспекте.

Появляющиеся в прессе сообщения о вышедших из Японии судах с радиоактивными грузами, которые отказываются принимать порты, вызывают беспокойство и естественное желание знать.

Желаю разобраться, мы подготовили письмо, которое разослали руководителям и специалистам разного ранга.

Письмо руководителям

Уважаемые представители правительства, руководители портовых, судоходных, логистических компаний, грузовладельцы!

К вам обращается международный бизнес-журнал JURA MOPE SEA, выходящий на английском, китайском, русском и литовском языках, с просьбой прокомментировать волнующие транспортный сектор вопросы, связанные с событиями в Японии.

Вопросы, на которые мы просим вас ответить, вызывают беспокойство у представителей транспортного сектора и связанных с ним бизнеса.

Неизвестность порождает страх, знание же побуждает к целенаправленной деятельности.

Поэтому просим вас поделиться своим знанием и таким образом послужить стимулом для международной деловой общественности, чтобы она могла целенаправленными действиями добиться скорейшей и наиболее эффективной стабилизации положения.

Будем вам благодарны за ответы на все или на несколько вопросов по вашему выбору, или хотя бы на один из нижеследующих вопросов.

Просим указать свои имя, фамилию, название компании или учреждения и должность.

Желаем успехов в вашей деятельности и жизни.

Письмо мы разослали почти по ста адресам. Надеялись получить весомые комментарии из Всемирного ядерного транспортного института «World Nuclear Transport Institute» (WNTI), Всемирной ядерной ассоциации (WNA) и других организаций, компетентных в этих вопросах.

К сожалению, ответов мы почти не получили. А те, которые получили, настолько обтекаемые, что даже нет смысла их цитировать.

Некоторые высокопоставленные лица ответили, что вопрос не был запланирован и они не готовы говорить на эту тему.



Radioaktyvūs kroviniai

Kasdien pasaulio keliais, geležinkeliais, jūrų ir vidaus vandens keliais gabenami patys įvairiausi radioaktyvūs kroviniai, pradedant medicinos technika ir baigiant kuru atominėms elektrinėms.

Tai vyksta jau gerus penkis dešimtmečius, ir niekas dėl tokų krovių nesijaudina ir nekelia triukšmo.

Pasaulio branduolinės energetikos transporto instituto „World Nuclear Transport Institute“ (WNTI) duomenimis, branduolinė energija pastaruoju metu patenkina 16 proc. pasaulio elektros energijos poreikio. Stabili šios energijos gamyba ir tiekimas priklauso nuo gerai sureguliuoto branduolinio kuro transportavimo. Radioaktyvių medžiagų gabenimas yra griežtai reguliuojamas taisyklėmis, kurios pirmą kartą buvo paskelbtos 1961 metais. Jas yra pasirašiusios daugiau negu 60 šalių narių kartu su tarptautine civilinės aviacijos organizacija ICAO ir tarptautine jūrų organizacija IMO. Taisyklės, griežtai reguliuojančios radioaktyvių krovių gabenimą, numato jų saugumą ir galioja visose pasaulio vietose.

WNTI tvirtina, kad per daugiau nei 45 metus né karto nebuvę jokių transporto įvykio, dėl kurio būtų įvykusi branduolinė nelaimė, pakankusi žmonėms ir aplinkai. Tačiau pastaruoju metu pasaulis yra sunerimės dėl radioaktyvių krovių. Kodėl?

Zita Tallat-Kelpšaitė

Fukušimos tragedija pakeitė pasaulį

Po 2001 metų rugsėjo 11-osios teroristinio akto Niujorke pasauli pakeitė terorizmo grėsmę.

2011 metų kovo 11-ąją prieš pasaulį iškilo neuvaldytos branduolinės energijos pavojus.

Tarsi užsimojus Dievo rykšteli, šią karčią patirė antrą kartą per nepilnų šimtmetį tenka patirti Japonijai, kuriai dar tebeskuda Hirosimos ir Nagasakio žaizdas.

Tas skausmas nėra vien Japonijos.

Pasaulis sunerimės, kad po katastrofos iš Japonijos – vienos galingiausių aukštostos kokybės prekių gamintojos – išplaukė laivai ir kroviniai yra radioaktyvūs ir tai jau tampa problema ša-

lims, esančioms toli nuo Japonijos krantų.

Radiacija buvo aptiktta pirmajame po katastrofos iš Azijos atplaukusime laive.

Agentūrų pranešimų duomenimis, Kinijos uoste Hiamen aptiktas „nenormalus spinduliaivimas“ 4698 konteinerius gabenusiame laive, kuris po atominės elektrinės avarijos išplaukė iš Tokijo. Kompanijos „Mitsui OSK Lines“ laivui teko apsisukti ir plaukti atgal.

Los Andželes buvo patikrintas ir išvalytas 355 konteinerius atgabentęs laivas.

Vokietijos laivybos linijos „Hapag-Lloyd“ ir „Claus-Peter Offen“, baimindamosi radiacijos, atšaukė reisus iš Japonijos uostus Tokiją ir Jokohamą.

Normas viršijantis radioaktyvumas buvo pastebėtas 2500 „Hyundai“ automobilių iš Japonijos iš Čilės uostą Ikikę atgabenusiame laive. Nors Čilės valdžia patvirtino, kad radiacija nebuvo didelė, uosto darbuotojai streikuodami protestavo, kad laivas nebūtų išleistas į uostą.

Australija, Honkongas, Singapūras apribojo pieno ir kitų maisto produktų importą iš netoli elektrinės esančių regionų.

Kinija labai sugriežtinė pieno ir augalinių produktų importą iš penkių Japonijos prefektūrų.

Pietų Korėja uždraudė visų maisto produktų įvežimą iš keturių aplink Fukušimos elektrinę esančių prefektūrų.

Taivanas uždraudė maisto produktus iš penkių prefektūrų ir rekomendavo savo žvejybos kompanijoms nutraukti žvejybą Japonijos vandenye.

Europos Sajunga, Didžioji Britanija, Kanada, Malaizija, Vietnamas, Tailandas sustiprino japoniškų prekių stebėjimą ir kontrolę.

Roterdamas – vienas didžiausių Europos konteinerių uostų – laivų radioaktyvumą tikrina jūroje, jiems dar neiplaukus į uostą. Panašių priemonių ėmési ir Antverpeno uostas.

Laivybos kompanijos „Maersk Line“ laivams duotas nurodymas laikytis 18 jūrmų lių atstumo nuo Fukušimos.

Pasimetė ar abejingi?

Japoniją sukrėtusio žemės drebėjimo ir Fukušimos atominės elektrinės sprogimo dienomis buvau Kinijoje, galima sakyti, ranka paduoti iki Japonijos. Diskutavome konferencijoje, apžūrinėjome vieną didžiausių pasaulioje Tiandžino uostą ir tarytum niekam nė motais buvo šalia vykstanti tragedija.

Tokį elgesį gal ir galima suprasti – po šoko dar nespėta įsišamoninti šios tragedijos masto ir padarinių.

Stebina kitkas: nors Japonijos nelaimės pasiekės auga ir plinta jau turbūt ne aritmetinė progresija, įvairiose pasaulio šalyse vykstantys industrijos ir transporto renginiai, galima sakyti, atsiriboją nuo problemos. Bent jau tuose,



Roterdamo uosto pagalba cunamio aukoms Japonijoje.

kur teko dalyvauti, negirdėjau, kad kokiu nors aspektu tai būtų analizuojama.

Spaudoje pasirodantys pranešimai apie iš Japonijos iškeliausius radioaktyvius krovinius, kuriuos atsisako priimti uostai, sukėlė susirūpinimą ir natūralų norą žinoti.

Siekdamai išsiaiškinti, parengėme laišką, kurį išsiuntėme įvairaus rango vadovams ir specialistams.

Laiškas vadovams

Gerbiamieji vyriausybių atstovai, uostų, laivybos, logistikos kompanijų vadovai, krovių savininkai!

I Jus kreipiasi tarptautinis verslo žurnalas JURA MOPE SEA, leidžiamas anglų, kinų, rusų ir lietuvių kalbomis, prašydamas pakomentuoti transporto sektoriui rūpimus klausimus, susijusius su įvykiais Japonijoje.

Klausimai, i kurios prašome jūsų atsakyti, keilia susirūpinimą transporto sektoriui ir su juo susijusiam verslui.

Nežinia girdo baimę, žinojimas skatina kryptingą veiklą.

Todėl nuoširdžiai prašome pasidalinti savo žinojimu ir taip skatinti tarptautinę verslo bendruomenę kryptingais veiksmais siekti greitesnio ir efektyvesnio padėties stabilizavimo.

Būsime Jums dėkingi už atsakymus į visus arba į kelis Jūsų pasirinktus klausimus ar bent į vieną iš šių klausimų.

Prašytume parašyti savovardą, pavardę, kompanijos ar įstaigos pavadinimą ir pareigas.

Linkime sėkmės Jūsų veikloje ir gyvenime.

Laišką išsiuntėme beveik šimtu adresų. Laukėme svarių komentarų iš Pasaulio branduolinės energetikos transporto instituto „World Nuclear Transport Institute“ (WNTI), Pasaulio branduolinės energetikos asociacijos „World Nuclear Association“ (WNA) ir kitų šiaisiai klausimais kompetentingų organizacijų.

Deja, atsakymų beveik negavome. O tie, kuriuos gavome, tokie aptakūs, kad net nėra prasmės jų cituoti.

Kai kurie pareigūnai atsakė, kad klausimas nebuvo planuotas ir kalbėti šia tema jie nėra pasiruošę. ■



Ключом кциальному путешествию является партнерство, а не собственность

Вторая конференция airail EVENTS «Будущее AirRail – инновации и современные технологии» еще раз подчеркнула важность партнерства между железнодорожными операторами, аэропортами и поставщиками на быстро растущем авиа-железнодорожном рынке.



Милда Маномайтите,
директор airail EVENTS

Размышлять о том, какие возможности интегрированный авиа-железнодорожный билет до дома может предоставить для путешествия в будущем, очень интересно и заманчиво. Однако появляется сложность для цельного партнерства. Пока что очень много авиалиний видят в железнодорожных операторах конкурентов, которые «приходят и забирают наши доходы». Тем не менее для того, чтобы предоставить качественное обслуживание вплоть до доставки пассажира до дома, авиа-железнодорожным операторам на обоих концах путешествия необходимо достичь соглашения для предложения своего рода стандартного билета. Таким образом, должно быть сформировано трехстороннее партнерство, где все партнеры распределяют клиентов и представляют равное обслуживание высшего класса.

Поставщики билетов видят возможность в мобильных технологиях и технологиях баркода. Джакомо Бигиеро, главный производственный начальник Macabbi, говорил о концепции «Билетная машина в вашем кармане» для железнодорожных операторов, где 2D баркод используется для покупки и подтверждения билета через мобильный телефон.

Если одна стандартная система баркода будет создана для всех поездов аэропорта, тогда общий билет будет куплен без проблем. Уже 10 Airport Expresses, которые принимали участие в конференции в Риге, проявили заинтересованность подобной идеей, и если дискуссии круглого стола приблизят их к скреплению сделки, то следующим шагом будет попытка убедить их, что авиа-железнодорожные операторы как никогда прежде могут повысить уровень удовлетворенности своих клиентов.

Однако Джакомо предупреждает, что «успешное обслуживание должно являться значительным преимуществом для потребителя, мобильная оплата должна быть еще легче, чем наличные и карточки, только потому, что потребитель может сделать что-то, не значит,



что он это сделает».

Дирк Брекел, директор по бизнес-развитию NS Hispeed, также подчеркнул, что партнерство и сотрудничество между операторами авиакомпаний и железнодорожными операторами не ограничивается только билетами. Они являются прекрасными партнерами для дополнения друг друга в кризисных ситуациях - таких, как облако пепла, которое сковало все европейское воздушное пространство, и суровая зима 2010 года, когда поезда встречались с трудностями на рельсах. «Авиалинии и железные дороги дополняют друг друга так же, как и хорошее сотрудничество является жизненно важным для качественного обслуживания», - говорит Дирк.

В то время, как компании мобильных билетов гипнотизируют делегатов своей бесперебойной системой баркодов, Верена Мец, операционный директор Groundline, делится некоторыми интересными фактами, показывающими, что многие люди до сих пор предпочитают классический бумажный билет. Например, их клиенты в Италии не пользуются электронными билетами вообще, и только один процент швейцарских путешественников выбрали электронный билет через компанию. Противоположная ситуация в Великобритании, где 75% клиентов Groundline предпочитают э-билет для своего путешествия.

Поэтому пока мы говорим об ин-

теграции, может ли это быть достигнуто с помощью бумажного билета или мы должны подождать, пока мир станет цифровым?

Что такое Airport Express?

С того времени, как мы начали говорить об Airport Express, было бы полезно взглянуть, что это. Airport Express - это открытая высокоскоростная авиа-железнодорожная связь с ее собственным отличительным брендом и первоклассным обслуживанием. Airport Expresses находится среди лидеров железнодорожной индустрии, инновационной в дизайне поездов, покупке билетов, обслуживании клиентов и маркетинге.

Отличным примером является представление шведским Arlanda Express, его генеральным директором Пером Торстенсоном их самого последнего проекта, поражающего путешественников - Поезда будущего. Постоянно вводя новшества в интерьер своих поездов, Пер подчеркивает, что дизайн является очень важным для их компании и имиджа бренда.

«Формула» Airport Express может быть использована для описания 22 авиа-железнодорожных операторов всего мира, и делегаты конференции обсудили возможность обладания официальным бенчмаркингом для установления соответствия железнодорожных операторов критериям, соответствующим



Airport Express.

Похожая попытка соединить авиаэкспрессы была сделана в Великобритании с бывшим Airport Express Alliance (AEA), состоящим из Heathrow Express, Gatwick Express и Stansted Express. AEA был ответственным за общую стратегию маркетинга и имидж «авиаэкспресса», но по причине «несовместимости характеров» брак был расторгнут в 2009 г.

Так было бы возможно иметь международный стандарт Airport Express или культурные отличия, которые делают каждую операцию по-своему уникальной и выдающейся, предотвращая глобальное объединение?

Кто владеет клиентами?

Кажется, что «владение» клиентами поднимает самые горячие споры между железнодорожными операторами, аэропортами и авиалиниями. Многие делегаты поднимают эту проблему в своих дискуссиях, включая железнодорожных операторов, авиалинии и аэропорты.

Однако смотрим ли мы на эту форму под правильным углом? Конечно, иначе как быть партнерами! Никто на самом деле не владеет «ребенком» – оба «родителя» здесь, чтобы убедиться, что о нем хорошо заботятся, он счастлив, начав путешествие по жизни.

Как путешественник Я не хочу быть чьей-либо собственностью, Я делаю свободный выбор, с кем путешествовать. Но когда Я чувствую, что со мной плохо обращались, Я ухожу к другому сервис-провайдеру. Таким образом, пока три из них борются за то, кто получит льви-

ную долю от путешественника, аэропорты, железные дороги и авиалинии должны собраться вместе и обсудить, как сделать путешествие как можно более цельным и простым, чтобы оно вновь стало чем-то приятным и не хлопотным.

Следующая конференция airail EVENTS «Будущее интеграции терминалов AirRail – Airport Rail» состоится 20 октября в Лондоне, Великобритания.

Global AirRail Awards 2011

18 мая в столице Латвии Риге авиа-железнодорожное сообщество собралось для объявления победителей первого Global AirRail Awards 2011.

Финалисты 10 заявок на участие с нетерпением хотели узнать, кто же достиг наилучших результатов в прошлом году и совершенства в своей деятельности.

Соревнование было жестоким, борьба за призовое место - напряженной. Как сказал французский генерал Шарль де Голь, «Ничто великое не достигается без великих людей, но люди становятся великими, только если они полны решимости быть таковыми».

И нет более великих людей, чем в air-rail – полных решимости достичь совершенства во всем, что они делают.

Заявки на участие в Global AirRail Awards 2011 собирались с февраля до марта 2011 г., и затем шесть известных судей индивидуально оценивали выбранные заявки на участие. Победитель выбирался путем сложения всех оценок судей, и тот, кто получил наивысшую оценку в категории, стал победителем в данной категории. ■

Победители Global AirRail Awards 2011:

- **Air Rail Link года** - аэроэкспресс
- **Сотрудничество года** - MTR Corporation Ltd - сотрудничество с авиалиниями для цельных путешествий
- **Проект года** - A-Train AB/ Arlanda Express – «Поезд будущего»
- **Новая услуга года** - Canada Line
- **Авиа-железнодорожный терминал года** - Skidmore Owings & Merrill - Washington Dulles International Airport
- **Лучшая сервисная служба** - Express Rail Link - KLIA Ekspres
- **Лучшая маркетинговая компания** - Gautrain - Gautrain Launch
- **Инновация: новаторские технологии** - Appear Networks - Context Aware Mobile Workforce Communication Technologies – Воздушное и железнодорожное обслуживание
- **Инновация** - GuestLogix Inc – технология и осуществление розничной покупки билетов на Heathrow экспресс
- **Поставщик года** - RE:Системы – покупка билетов на Heathrow экспресс
- **Личность года** - Noormah Mohd Noor, генеральный директор Express Rail Link



Partnerystė garantuoja integruotas kelionės paslaugas

Milda
Manomaitytė
„airail EVENTS“
direktorė

Antroji „airail EVENTS“ konferencija „Oro kelių ir geležinkelijų ateitis – inovacijos ir moderniosios technologijos“ dar kartą pabrėžė bendradarbiavimo tarp geležinkelijų, oro uostų, oro linijų ir tiekėjų svarbą.

Pagrindinės diskusijos sukosi apie integruotą oro linijų ir traukinio bilietą, leidžiantį keliautojui vieno mygtuko paspaudimui nusipirkti bilietą traukiniu iki oro uosto, skrydį lėktuvu ir specializuoto oro uosto traukinio bilietą kitame kelionės gale. Konferencijoje dalyvavę dešimt specializuotų oro uostų geležinkelijų iš įvairių pasaulio šalių sutiko, kad techniškai tokia paslauga yra gana lengvai surikiama, tačiau pagrindinė problema iškyla kuriant partnerystę.

Daugelis oro linijų vis dar žiūri į geležinkelius kaip į konkurentus, kurie egzistuoja tik tam, kad pirmajai progai pasitaikius nugvelbtų potencialų keleivį ir pasisavintų taip trokštamą pelną. Negana to oro uostų geležinkeliai, norėdami pasiūlyti bendrą bilietą į ir iš oro uosto abiejose kelionės galuose, turi sukirsti rankomis ir sukurti bendrą standartinį bilietą. Tad norint sukurti iš tiesų integruotą oro-geležinkelijų bilietą, reikalinga trių šalių partnerystė, kur kiekviena pusė ne bandytų pasisavinti keliautoją, o bendrai dirbdami siūlytų jam aukštos klasės paslaugas.

Technologijų kūrėjai tokias bendradarbiavimo galimybes mato mobiliųjų bilietų ir barkodų technologijose. Džakomas Bigeras (Giacomo Biggiero), mobiliųjų technologijų bendrovės „Masabi“ produkcijos direktorius, geležinkelijų bendrovėms konferencijoje pristatė konцепciją ➤



„Global AirRail Awards 2011“ nugalėtojai.

„Bilietu pardavimo kioskas tavo kišenėje“, kuomet keleivis 2D barkodo traukinio bilietai gali nusipirkti tiesiogiai iš bet kokio telefono, o ne tik naudodamas išmaniuosius telefonus.

Tad jeigu oro uostų geležinkeliai visame pasaulyje naudotų vienodą barkodų sistemą bilietams parduoti, toks integruotas bilietas, kokią paminėjau straipsnio pradžioje, būtų tik rankų paspaudimo klausimas. Kitas žingsnis būtų įtikinti oro linijas, kad bendradarbiaudamos su geležinkeliais jos galėtų pasiūlyti kaip niekad iki šiol patraukliai klientų aptarnavimo paslaugas.

Nyderlandų greitojo traukinio „NS Hispeed“ plėtros direktorius Dirkas Brekelis (Dirk Brekel) taip pat pabrėžė bendradarbiavimo ir partnerystės svarbą tarp oro linijų ir geležinkelii.

„Oro linijos ir geležinkeliai bendradarbiaudami gali keleiviui išgelbėti iš beveitiskų situacijų, pavyzdžiui, kuomet dangų padengia juodi ugnikalnio debesys ar geležinkelio bėgiai yra užpustomi storu sniego sluoksniu, kaip tai atsitiko praėjusiais metais. Tokiai atvejais, pakeisdami vienas kitą ir siūlydami integruotas kelionės paslaugas, abu partneriai laimi klientų lojalumą ateicių“ - pabrėžė D. Brekelis.

Nors konferencijoje daug diskutuota apie naujiasias technologijas ir elektroninius bilietus, Šveicarijos kelionių paslaugų kompanijos bendrovės „Groundline“ valdybos direktoriė Verena Metz pasidalino gančtinai įdomia statistika, kad vis dar daugelis žmonių mieliau renkasi tradiciinių popierinių, o ne elektroninių bilietų. Pavyzdžiui, bendrovės klientai Italijoje visiškai nesinaudoja elektroniniai bilietais ir tik vienas procentas Šveicarijos keliautojų per šią bendrovę renkasi elektroninių bilietų. Tačiau situacija yra visiškai kitokia Didžiojoje Britanijoje, kur net 75 proc. bendrovės klientų pageidauja e-bilieto.

Kas yra oro uosto ekspresas?

Kadangi pradėjome kalbėti apie specializuotus oro uosto traukinius, kitaip dar vadinamus oro uosto ekspresais, būtų naudinga apibrėžti, kas jie tokie ir kuo jie skiriasi nuo kitų geležinkelii bendrovėi.

je, ir „airrail EVENTS“ konferencijos dalyviai diskutavo apie galimybę sukurti oficialų standartą, leidžiantį nustatyti, ar geležinkelii bendrovė gali vadintis oro uosto ekspresu.

Panašus projektas bandytas įgyvendinti Didžiojoje Britanijoje, kuomet sujungus tris Londono oro uostų geležinkelius buvo įkurtas „Oro uostų ekspresų aljansas“. Tačiau ši santuoka neišlaikė išbandymo ir buvo nutraukta 2009 metais dėl „nesuderinamų charakterių“.

Kam priklauso keliautojas?

Panašu, kad kliento savinimas kelia daugiausia diskusijų tarp oro uostų, geležinkelii ir oro linijų. Daugelis konferencijos dalyvių iškėlė ši klausimą – kieno „nuosavybė“ yra keliautojas?

Tačiau galbūt mes žvelgiame į ši klausimą ir „išvirkščios“ pusės? Argi tai ne tas pats, kas būti tévais? Vaikas juk iš tiesų niekam „nepriklauso“ – tiek mama, tiek tévas yra tam, kad pasirūpintų vaiko gerovei ir užtikrintų saugią ir patogią jo kelionę per gyvenimą.

Keliautojai laisvai renkasi su kuo ir kada keliauti, ir vienintelis juos dominantis dalykas yra tai, kad kelionė būtų patogi ir su kiek įmanoma mažiau trukdžių bei nesklandumų. Tad vietoj to, kad oro linijos, oro uostai ir geležinkeliai ginčytuši, kas yra atsakingas už keliautoją ir kas pasiima iš jo liuto dalį pajamų, visos šalys turėtų susėsti ir padiskutuoti kaip, dirbant kartu, suteikti kiek įmanoma geriau integruotas ir patogias transporto paslaugas.

Kita „airail EVENTS“ konferencija „Oro uostų geležinkelii terminalų integracija“ vyks spalio 20 dieną Londono, Didžiojoje Britanijoje.

„Global AirRail Awards 2011“ nugalėtojai

Rygoje pirmą kartą buvo įteikiti „Global AirRail Awards“ apdovanojimai dešimčiai nominantų.

„Metų oro uosto geležinkelio“ apdovanojimas atiteko Maskvos oro uosto ekspresui „Aeroexpress“.

„Metų partnerystės“ apdovanojimą pelnė Honkongo oro uosto ekspresas.

„Metų projekto“ prizu apdovanotas Švedijos oro uosto ekspresas „Arlanda Express“ už projektą „Ateities traukinys“.

„Metų naujoko“ apdovanojimas atiteko Kanados oro uosto lengvajam traukinui „Canada Line“, pradėjusiam važinėti prieš pat Vankuverio žiemos olimpines žaidynes.

„Oro uosto geležinkelio terminalo“ apdovanojimas atiteko bendrovei „Skidmore Owings & Merrill“ už Vašingtono tarptautinio oro uosto vidinio traukinio projektą.

„Geriausio klientų aptarnavimo“ apdovanojimas iškeliao į Malaiziją. Jis gavo oro uosto ekspresas „KLIA Ekspres“ už VIP paslaugas „nuo durų iki durų“.

„Geriausios rinkodaros kampanijos“ apdovanojimą pelnė Pietų Afrikos oro uosto ekspresas „Gautrain“ už gerai organizuotą ekspereso atidarymo kampaniją prieš pat Pasaulio futbolo taurės žaidynes.

„Inovacijų ir technologijų“ apdovanojimas atiteko Skandinavijos bendrovei „Appear Networks“ už mobilių technologijas, leidžiančias geležinkelii darbuotojams stebeti ir reaguoti į trukdžius ir nesklandumus realiuoju laiku.

„Inovacijų pritaikymo“ apdovanojimu pagerbta Kanados bendrovė „GuestLogix Inc“ už inovatyvius oro uosto ekspresų bilietų pardavimo paslaugas oro linijų klientams.

„Metų tiekėjo“ apdovanojimas atiteko Didžiosios Britanijos bendrovei „RE:Systems“ už mobilių bei internetinių bilietų platformų tiekimą Londono oro uosto ekspresui „Heathrow Express“.

„Metų asmenybės“ apdovanojimas įteiktas Malaizijos oro uosto ekspresu „KLIA Ekspres“ vadovai Normai Mod Nur (Noormah Mohd Noor) už nenuilstamą oro uostų ekspresų idėjos propagavimą pasaulyje.

Крупнейший в Балтии общественно-познавательный журнал



ОТКРЫТЫЙ ГОРОД



Журнал для думающих людей!

- Комментарии от первых лиц (Project Syndicate)
- Экспертные мнения из Латвии, Литвы и Эстонии
- Авторский рейтинг "героев месяца" в странах Балтии
- Актуальные интервью
- Неизвестная история
- Культурные новинки

БЫТЬ УМНЫМ – МОДНО!

Ежемесячный журнал "Открытый город"

Адрес: Латвия, Рига, ул. Элизабетес, 31а-10

тел. +371 67332350

факс. +371 67332352

e-mail: redakcija@freecity.lv



Москва. Мюнхен. Лима

Маркус Штурмас

«TransRussia 2011» (Москва, Россия): «Устойчивое развитие транспорта – гарантия целостности и национальной безопасности страны»

16-ю международную выставку «TransRussia 2011» посетили свыше 10 тысяч специалистов, в том числе более 9 тысяч – за два первых дня. Эти показатели на 5,4 % лучше, чем в прошлом году – ликовали организаторы «ТрансРоссии-2011». Они были убеждены, что поток посетителей не иссякнет, а, наоборот, возрастет, поскольку разные СМИ перед выставкой и в ходе ее активно пропагандировали одну из самых серьезных мероприятий по транспорту и логистике с хорошей историей.

И они не ошиблись. В новый, всего несколько лет назад открытый московский центральный выставочный комплекс «Экспоцентр» участники рынка транспорта и логистики шли непрерывным потоком.

«Устойчивое развитие транспорта является гарантированной единицы экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, здоровой конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улуч-

шения условий и уровня жизни населения. Выставка «ТрансРоссия» – крупнейший транспортный форум в России, который демонстрирует полный комплекс отраслевых транспортных услуг», – сказал министр транспорта России Игорь Левитин, открывая 16-ю выставку «ТрансРоссия», в которой приняли участие 450 компаний из 31 страны мира.

На выставке были представлены отдельные тематические экспозиции: порты, морские и внутренние воды, автомобильный, железнодорожный транспорт, оборудование для обработки грузов, информационные технологии, логистические, финансовые, таможенные услуги.

Традиционно на выставке представили свою деятельность национальные павильоны Германии, Финляндии, Чехии, Бельгии, Нидерландов, Казахстана, Украины, Белоруссии, Испании, Литвы, Латвии, Эстонии и других стран.

Беларусь считает эту выставку своеобразной бизнес-площадкой, на которой встречаются перевозчик и грузоотправитель, где разрабатываются новые маршруты и формируются перспективные цепочки поставок. Этот плацдарм предпринимательства Белоруссия использовала для презентации своего контейнерного поезда «Зубр», курсирующего между Латвией, Белоруссией и Украиной и таким образом соединяющего порты Латвии, Эстонии и Черного моря.

Белоруссия на выставке актив-

но работала с коллегами из России, Украины, Польши, Литвы, Казахстана.

Эстонцы, раньше сдержанно участвовавшие в работе этой выставки, в этом году поразили не только впечатляющей экспозицией, песнями в исполнении красочного хора, но и деловой деятельностью.

В ходе выставки дочерняя компания Эстонских железных дорог «EVR Cargo» подписала несколько договоров с российскими компаниями «ТрансКонтейнер», «Евросиб», «Трансгарант» на использование вагонов для перевозки контейнеров.

Председатель правления Эстонских железных дорог Кайдо Симмерманн (Kaido Simmermann) отметил, что за четыре последних месяца контейнерный поток в Эстонии вырос на 70 % и требуются дополнительные платформы.

Как утверждал Максим Широков, генеральный директор компании «Усть-Луга», ежегодно участвующей в выставке «ТрансРоссия», это отличное место для представления партнерам своей стратегии и планов и перенятия опыта коллег.

В прошлом году грузооборот порта Усть-Луга составил 11,8 млн тонн и 65 521 автомобилей. Планируется, что в 2018 г. будет достигнута мощность в 180 млн т.

Следует похвалить организаторов «ТрансРоссии» за великолепную логистику самого мероприятия. Выставка и конференция проходят в одно время в едином пространстве. Участникам это

помогает экономить время и гарантирует активное и продуктивное общение.

«Transport Logistics» (Мюнхен, Германия): «Эту выставку нельзя пропустить»

На крупнейшей в мире выставке транспорта, логистики, телематики в Мюнхене нет случайных участников или просто зевак, забредших поглядеть.

Мероприятие транспорта и логистики, проходящее в Мюнхенском выставочном центре на площади в 100 000 квадратных метров в 8 павильонах и крытых площадках, обходится компаниям недешево. Несмотря на это, выставка, проходящая один год в Мюнхене (Германия), другой – в Шанхае (Китай), с каждым годом собирает все больше участников и посетителей.

В этом году на 14-ю выставку «Transport logistics», проходящую с 1978 года, собрались 1893 компании из 59 стран мира. Цифры на 7 % превысили показатели 2009 года. Тогда в выставке участвовали экспоненты из 55 стран. Ряды участников значительно пополнили компании не из Германии, а из-за рубежа. Они составили 44 % всех участников выставки. В 2009 году этот показатель был 40 %.

Транспортный и логистический бизнес Литвы в этом году представил свои услуги сразу в трех павильонах. Немалое внимание посетителей привлек объединенный стенд компаний Клайпед-



сол. Гданьск. Клайпеда.

ского порта, Литовских железных дорог («Летувос гяляжинкяляй») и логистической компании «VPA Logistics», особенно оригинально представившей концепцию своей деятельности и услуг. Деятельностью этой компании, активно работающей в Литве и Казахстане, заинтересовалась посетившая ее китайская бизнес-делегация. Руководитель «VPA Logistics» Жильвинас Жилинскас был рад встречам со старыми партнерами и новым контактам.

За четыре дня выставку в Мюнхене посетило рекордное число специалистов в области транспорта – более 51 тысячи посетителей из 134 стран. Два года назад было 47500 посетителей из 112 стран, и это стало ярким знаком оживления после кризиса.

Бизнес-гранды и эксперты выставок, словно говорившиеся, утверждают: «Эту выставку нельзя пропустить». Действительно, на четыре дня в начале мая Мюнхенский выставочный центр становится настоящей Меккой транспортного бизнеса, где встречаются представители компаний всех видов транспорта, логистики, портовых грузовых работ, складирования, экспедиции, оборудования, технического обеспечения, информационных технологий и других компаний, представители страхового, таможенного, финансового секторов.

На состоявшейся в выставочном пространстве 6-й Европейской конференции авиации и грузоперевозок «Air Cargo Euro-

ре», на 7-й конференции морской логистики «mariLOG» и Мюнхенском форуме транспорта и логистики в разных аспектах была обсуждена транспортная ситуация в контексте оживающей после кризиса экономики.

Исполнительный директор «Messe Munich» Ойтген Эгетенмайр (Eugen Egetenmeir) отметил, что царившая в выставочных и конференц-залах позитивная, деловая и активная атмосфера свидетельствует о тенденциях упрочения и подъема транспортного сектора.

Конференция ESPO (Лимасол, Кипр): «Оптимизация деятельности портов и пересмотр портовой политики»

Участники конференции Европейской организации морских портов (ESPO) «Оптимизация деятельности портов и пересмотр портовой политики», состоявшейся в начале марта в городе Лимасол на Кипре, дискутировали, какие факторы определяют успешность деятельности порта и какими должны быть изменения политики ЕС, обуславливающие эти факторы.

На открывшем конференцию семинаре «Влияние политических изменений на морской бизнес в Восточном Средиземноморье» вспомнили недавние политические события в Египте, которые оказали непосредственное воздействие на бизнес круиз-

ного туризма.

Во время событий в Египте в порты Египта и Туниса в течение трех месяцев не зашло ни одно круизное судно, что нанесло немалый ущерб морскому туризму.

Туристический сектор очень чувствителен к любым волнениям. Если у пассажиров круизных судов есть хотя бы малейшие опасения, круизные компании не решаются рисковать.

Если смотреть на ситуацию с близкой перспективы, другие порты только выиграли от политической ситуации в Египте, так как были созданы новые маршруты круизных судов. Однако если иметь в виду далекую перспективу, это нехорошо. Опасения пассажиров никуда не исчезли, и никто не может знать, не повторятся ли подобные политические события в другой стране региона.

Эти события заставили думать о плане безопасности и о распространении информации. Перед лицом экстремальных событий обществу следует предоставить как можно больше информации, чтобы развеять сомнения. Путешественники должны знать, почему те или иные порты безопасны.

События в Египте побудили подумать и о будущей стратегии. После этих событий в стране впервые сформирована долгосрочная транспортная стратегия до 2050 года.

В прошлом году круизный бизнес обслужил 5,5 миллиона пассажиров. В этом году прогнозируют рост примерно на 23 %.

В последнее время активизация круизного бизнеса связывается с процессом старения, так как круизные путешествия охотнее выбирают люди старшего возраста. Однако в будущем этому сектору, возможно, придется столкнуться с трудностями, связанными с изменениями пенсионной системы.

Что ожидает порты?

Вероятно, искусственно созданная эйфория хороших времен пройдет. Возможны разные затяжные кризисы. Под давлением налогов терминалы подвергнут свои услуги реструктуризации. Однако стратегические территории портов всегда останутся востребованным товаром. Терминалы снова будут интересной возможностью инвестирования, хотя оценивать их будут реально.

«Судоходство заболевает, однако никогда не умирает. Весь мир зависит от судоходства. Конкуренция идет не только между портами, но и между группами портов. Будущее – оптимистичное», - убежден президент Федерации национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов Христакис Пасавассилю (Christakis Papavassiliou).

Имидж-консультант Стеф Вербик (Stef Verbeeck) считает, что успех по большей части зависит от товарного знака.

Как порты, добившиеся отличных результатов деятельности, должны представлять свой товарный знак и что такое товарный знак?

Ответ эксперта таков, что товарный знак – это не то, что гово-

рите вы, а то, что говорят они.

Чтобы узнать, что о вас думают клиенты, вы обязаны индивидуально общаться с ними, т.е. устанавливать долгосрочные отношения.

Товарный знак обязывает выделяться из толпы. Поэтому необходимо постоянно думать о клиенте - какую уникальную ценность ему предложить, которую не сможет предложить никто другой. Это и приведет к успеху.

Конференция по случаю Европейского дня моря (Гданьск, Польша): «Морская политика: предпочтение отдается человеку»

50 % жителей Европы живут у моря. 90 % грузов перевозится морским путем. Морская деятельность должна вестись так, чтобы было сохранено экологическое равновесие.

Мы постоянно сталкиваемся с испытаниями: изменения климата, нехватка природных ресурсов. Эти вызовы побуждают бизнес искать новые возможности.

Как считает министр инфраструктуры Польши Цезари Грабарчик (Cezary Grabarczyk), суть морской политики – инновации.

Говоря о будущем морского бизнеса, акцентировалась необходимость обучения, воспитания и просвещения молодежи.



«Образованные люди – это новые идеи, а новые идеи – это успешная деятельность», – говорит член Европейской комиссии Мария Дамански.

Если мы хотим успешно продолжать вековые морские традиции, в морской бизнес должно влиться больше молодых людей.

Что и как делать, чтобы морская карьера стала интересна молодым людям?

Университеты должны приспособиться к новым требованиям, стремясь быть привлекательными. Необходимо добиваться, чтобы работающие в морском бизнесе люди были способны работать не только в узких рамках специальности, а приобретали всесторонние навыки, чтобы при изменении ситуации на рынке

труда могли «мигрировать» из одной профессии в другую.

Международный форум (Клайпеда, Литва): «Города и порты: в поисках общего пути»

На международном форуме «Города и порты: в поисках общего пути», организованном по случаю 20-летия дирекции Клайпедского государственного морского порта, моряки, специалисты в сфере портов, логистики, историки, деятели культуры дискутировали о начале и перспективах появления и развития города и порта, влияния порта на развитие города.

Вопросы, посыпавшиеся после исторического обзора «Весы силы в развитии городов и портов», представленного историком Литовского морского музея Дайнюсом Элертасом, свидетельствуют о том, что морской бизнес не только подсчитывает перегруженные тонны, пройденные морские мили, перевезенные контейнеры или пассажиров и полученные доходы. Людей моря и порта волнуют история, связи между прошлым и настоящим, позволяющие лучше осознать смысл настоящего и прогнозировать будущее.

Политический советник Европейской организации морских портов (ESPO) Антони Михайл (Antoni Michail) представил европейские инициативы и примеры лучшей практики в социальной интеграции портов.

Генеральный директор компании «DFDS Lisco» Йонас Назаровас в докладе о пассажирских паромных линиях в качестве катализатора развития морского туризма

анализировал имеющиеся паромные линии из Клайпедского порта в другие порты Балтийских стран и возможности их развития.

На вопрос, какие предпосылки должны быть для функционирования паромной линии Клайпеда-Стокгольм, Й.Назаровас вооружился экономической логикой оператора линий.

Рейс Клайпеда - Стокгольм

Фиксированные издержки на содержание линии

- Фрахт судна, 45.000 € / сутки
- 45.000 €
- Топливо, 40 т по 450 € - 18.000 €
- Портовые затраты на судозаход - 7.000 €
- Всего расходов на содержание линии за рейс - 70.000 €
- Чистые доходы от груза, 600 погонных м по 20 € - 12.000 €
- Доля чистых доходов от пассажиров - 58.000 €
- Чистые доходы от билетов на одного пассажира - 28 €
- Чистые доходы от продаж на судне на одного пассажира - 30 €
- Всего на одного пассажира, 58 € (Всего пассажир тратит 101 €)
- Минимальное число пассажиров за рейс, чтобы не нести убытков - 1.000
- Минимальное число пассажиров в год - 300.000.

Таким образом, на вопрос, есть ли предпосылки для открытия линии Клайпеда-Стокгольм в ближайшее время, ответ получился отрицательный. Поскольку, по словам Й.Назароваса:

- толпа туристов из Швеции, рвущихся в Балтийские государства, является лишь мифом. На линиях «Tallink» в Стокгольм лишь 13-15 % составляют шведы;
- вероятное число пассажиров в год составит лишь 250 000;
- линия с одним паромом недостаточно надежная, а для линии с двумя паромами необходимо как минимум 600 000 пассажиров в год;
- в последнее время усиливаются тенденции воцарения все более крупных судов типа RoPax.

В 2010 году поток пассажиров на линиях в Киль и Карлсхамн был 150 000. Если удастся сохранить темпы роста потока последних 10 лет, в 2020 году поток пассажиров может составить 700 000.

По мнению Й.Назароваса, для того, чтобы портовый город был привлекательным для туризма, следует не забывать о самой мелочи – при презентации порта или города упомянуть, что до него можно добраться и на паромных линиях.

ARARAT
ApartHotel ★★★★

АПАРТАМЕНТЫ
РЕСТОРАН

ул. Лайспу 48 А, Клайпеда
Тел. +370 46 400880;
+370 46 410 001
www.ararat.lt

9th Intermodal **AFRICA** 2011

Sheraton Hotel and Towers, Casablanca, Morocco
Wednesday 21 and Thursday 22 September 2011

• Technical Site Visit • 70 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 700 International Participants • Gala Dinner

Official Hotel and Venue



Lanyards Sponsor



Name Tags Sponsor



Refreshment Sponsor



Lunch Sponsor



- Post Economic Crisis: How to Achieve Economic Progress Whilst Ensuring Environment Gain?
- Evaluating The Critical Threats And Opportunities of Container Trade Surrounding Africa
- Interconnectivity of Container Trade Within Africa: Is There Room For Improvement?
- Geo-Strategic Imperatives And The Vulnerability of The Global Maritime Transportation System
- Role of Ports in Trade Facilitation
- Outlining The Challenges of a Comprehensive Intermodal Connectivity Within Port - Rail - Road
- A Paradigm Shift: How Are Terminals Getting Back on Track After The Readjustment of Global Economic Imbalance?
- Recent Developments of Technology And Systems at The Terminal

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

www.transporthevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



Cargo Times® Cargonews Asia

cargo

CM

EXPO

export

logistics

ifw

transport

Shipping Gazette

JETEX

Lloyd's List

CECE

PERMANENT

portstrategy

Seaports

INTERMODAL

SHIPPING

news

Transport Weekly

WORLD PORT

DEVELOPMENT

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Maskva. Miunchenas. Lima

Marius Šurmas

„TransRussia 2011“ (Maskva, Rusija): „Darnus transporto vystymas – šalies vientisumo ir saugumo garantas“

16-ąją tarptautinę parodą „TransRussia 2011“ aplankė daugiau nei 10 tūkstančių specialistų, iš jų daugiau nei 9 tūkstančiai – per pirmąsias dvi dienas. Tai yra 5,4 proc. geresni rodikliai negu pernai – džiūgavo renginio „TransRussia 2011“ organizatoriai. Jie buvo įsitikinę, kad lankytojų srautas nesustos, o priešingai – didės, nes įvairios žiniasklaidos priemonės prieš parodą ir jos metu aktyviai propagavo vieną rimčiausią, gerą istoriją turinčių transporto ir logistikos renginių.

Ir jie neklydo. Naujajame, tik prieš kelis metus pradėjusime veikti Maskvos parodą ir konferenciją „Ekspocentre“ transporto ir logistikos rinkos dalyviai ėjo nenutrūkstamu srautu.

„Darnus transporto vystymas yra ekonominės erdvės vienybės, laisvo prekių ir paslaugų judėjimo, sveikos konkurencijos ir laisvos ekonominės veiklos garantas. Tai yra Rusijos vientisumo, saugumo, gyvenimo sąlygų ir kokybės gerinimo garantas. Paroda „TransRussia“ – stambiausias Rusijos transporto forumas, kuris demonstruoja visą kompleksą transporto šakos paslaugų“, - sakė Rusijos transporto ministras Igoris Levitinės, atidarymas 16-ąją „TransRussia“ parodą,

kuriuoje dalyvavo 450 kompanijų iš 31 pasaulio šalių.

Parodoje buvo pristatytiatskiros teminės ekspozicijos: uostai, jūrų ir vandens, automobilių, geležinkelio transportas, krovos įranga, informacinių technologijos, logistikos, finansų, muičinių paslaugos.

Tradiciškai parodoje savo veiklą pristatė nacionaliniai Vokietijos, Suomijos, Čekijos, Belgijos, Olandijos, Kazachstano, Ukrainos, Baltarusijos, Ispanijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos ir kitų šalių paviljonai.

Baltarusija šią parodą laiko savo verslo aikštėle, kur susitinka vežėjas ir krovinių siuntėjas, kur braižomi nauji maršrutai ir formuojamos perspektyvios tiekimo grandinės. Ši verslo placdarmą Baltarusija panaudojo savo konteinero traukinio „Zubr“, jungiančio Latviją, Baltarusiją ir Ukrainą ir taip susiejančio Latvijos, Estijos ir Juodosios jūros uostus, pristatyti.

Baltarusija parodoje aktyviai dirbo su kolegomis iš Rusijos, Ukrainos, Lenkijos, Lietuvos, Kazachstano.

Anksčiau santūriai šioje parodoje dalyvauvadę estai šiemet nustebino ne tik įspūdinga ekspozicija, spalvingo choro atliekamomis dainomis, bet ir dalyvine veikla.

Parodos metu dukterinė Estijos geležinkelio kompanija „EVR Cargo“ pasirašė keletą sutarčių su Rusijos kompanijomis „Transkonteiner“, „Eurosib“, „Transgarant“ dėl vagonų panaudojimo konteineiriams gabenti.

Estijos geležinkelio valdybos pirmininkas Kaitas Simermanas (Kai-

to Simmermann) pabrėžė, kad per pastaruosius keturis mėnesius Estijos konteinerinių krovinių srautas išauga 70 proc. ir jiems būtinės padildomas platformos.

Kiekvienais metais „TransRussia“ parodoje dalyvaujančios kompanijos „Ust-Luga“ generalinis direktorius Maksimas Širokovas teigė, kad tai puiki vieta pristatyti partneriams savo strategiją bei planus ir perimti kolegų patirtį.

Pernai Ust Lugo uosto krova siekė 11,8 mln. tonų ir 65 521 automobilį. Planuojama, kad 2018 metais bus pasiektais 180 mln. t per metus pajėgumas.

„TransRussia“ organizatorius reikia pagirti už puikią paties renginio logistiką. Paroda ir konferencija vyksta vienu metu vieningoje erdvėje. Dalyviamas tai padeda tauptyti laiką ir garantuoja aktyvų bei produktyvų bendravimą.

„Transport Logistics“ (Miunchena, Vokietija): „Šios parodos negalima praleisti“

Stambiausioje pasaulyje transporto, logistikos, telematikos parodoje Miunchene néra atsitiktinių dalyvių ar šiaip akis paganyti užklydusių žioplínėtojų.

100 000 kvadratiniu metrų plotė 8 paviljonoose ir dengtose aikšteliėse Miuncheno parodų centre vykstantis grandiozinis transporto ir logistikos renginys kompanijoms kainuoja nepigiai. Tačiau ši, vienus metus Miunchene (Vokietija), kitus – Šanchajuje (Kinija) vykstanti pa-

roda kasmet sutraukia vis daugiau dalyvių ir lankytojų.

Šiemet i 14-ąjį, nuo 1978 metų vykstančią „Transport logistics“ parodą suplūdo 1893 kompanijos iš 59 pasaulio šalių. Skaičius net 7 proc. viršijo 2009 metų rodiklius. Tuomet parodoje dalyvavo eksponentai iš 55 šalių. Dalyvių skaičiai smarkiai papildė ne Vokietijos, bet užsienio šalių kompanijos. Jos sudarė 44 proc. visų parodos dalyvių. 2009 metais šis rodiklis buvo 40 proc.

Lietuvos transporto ir logistikos verslas šiemet savo paslaugas pristatė net trijuose paviljonoose. Ne mažo lankytojų dėmesio sulaukė jungtinis Klaipėdos uosto kompanijų standas, „Lietuvos gelezinkeliai“ ir ypač originaliai savo veiklos konцепciją ir paslaugas pristačiusi logistikos kompanija „VPA Logistics“. Šios Lietuvoje ir Kazachstane aktyviai dirbančios kompanijos veikla susidomėjo ją aplankius Kinijos verslo delegaciją. „VPA Logistics“ vadovas Žilvinas Žilinskas džiaugėsi susitkimais su senaisiais partneriais ir naujais kontaktais.

Per keturias dienas Miuncheno parodą aplankė rekordinis transporto specialistų skaičius – daugiau kaip 51 tūkstantis lankytojų iš 134 šalių. Prieš porą metų buvo 47500 lankytojų iš 112 šalių, ir tai buvo ryškūs rinkos atsigavimo po krizės ženklas.

Verslo grandai ir parodų eksperai kaip susitarę tvirtina: „šios parodos negalima praleisti“. Iš tikrujų keturias gegužės pradžios dienas Miuncheno parodų centras tampa tikra transporto verslo Meka, kur susitinka visų rūsių transporto,



solis. Gdanskas. Klaipėda

logistikos, uostų krovos, sandėliavimo, ekspedijavimo, įrangos, techninio aprūpinimo, informacinių technologijų ir kitos kompanijos, draudimo, muitinės, finansų sektoriaus atstovai.

Parodos erdvėje įvykusioje 6-ojoje Europos aviacijos ir krovinių gabenimo konferencijoje „Air Cargo Europe“ ir 7-ojoje jūrų logistikos konferencijoje „mariLOG“ bei Miuncheno transporto ir logistikos forume įvairias aspektais aptarta transporto situacija po krizės kylančios ekonomikos kontekste.

„Messe Munich“ vykdantysis direktorius Eugen Egetenmeiris (Eugen Egetenmeir) teigė, kad parodos ir konferencijų salėse vyrausiai pozityvi, darbinga ir aktyvi atmosfera byloja apie transporto sektoriaus sustiprėjimo ir kilimo tendencijas.

ESPO konferencija (Limasolis, Kipras): „Uostų veiklos optimizavimas ir uostų politikos peržiūra“

Gegužės pradžioje Kipro mieste Limasolyje vykusios Europos jūrų uostų organizacijos ESPO konferencijos „Uostų veiklos optimizavimas ir uostų politikos peržiūra“ dalyviai diskutavo, kokie veiksnių apsprendžia sėkmingą uostų veiklą ir kokie turėtų būti ES politikos pokyčiai, lemiantys tuos veiksnius.

Konferenciją pradėjusime seminare „Politinių pokyčių poveikis jūros verslui“ prisiminti netolimi politiniai įvykiai Egipte, turėjė tiesioginės įtakos kruizinių turizmo

verslui.

Įvykių Egipte metu tris mėnesius į Egipto ir Tuniso uostus neįplaukė nė vienas kruizinis laivas, ir tai padarė nemažai žalos kruiziniams turizmui.

Turizmo sektorius labai jautrus bet kokiemis neramumams. Jei kruizinių laivų keleiviai turi bent mažiausiu nuogastavimui, kruizinių laivų kompanijos nesiryžta rizikuoti.

I situaciją žiūrint iš trumpalaikės perspektyvos, kiti uostai dėl politinės situacijos Egipte laimėjo, nes buvo sukurti nauji kruizinių laivų maršrutai. Tačiau žiūrint iš ilgalaičių perspektyvos, tai nėra gerai. Keleivių nuogastavimai niekur nedingę ir niekas negali žinoti, ar tokio pobūdžio politiniai įvykiai nepasiskartos kitose regiono šalyse.

Šie įvykiai privertė galvoti apie saugumo planą ir apie informacijos skliaidą. Vykstant ekstremaliems įvykiams, visuomenei reikia suteikti kuo daugiau informacijos, kad būtų išsklaidytos abejonės. Keliaujant nori žinoti, kodėl vieni ar kiti uostai yra saugūs.

Įvykių Egipte paskatino pagalvoti ir apie ateities strategiją. Po šių įvykių šalyje pirmą kartą yra suformuota ilgalaikė transporto vizija iki 2050 metų.

Pernai kruzinis verslas sulaukė 5,5 milijono keleivių. Šiemet prognozuojama, kad šis skaičius išaugus maždaug 23 procentais.

Pastaruoju metu kruzinio verslo aktyvėjimas susijęs su gyventojų senėjimo procesu, nes kruzinės keliones mieliau renkasi vyresnio amžiaus žmonės. Tačiau šiam sek-

toriui ateityje gali tekti susidurti su sunkumais, susijusiais su pensijų sistemos pokyčiais.

Kas laukia uostų?

Gali būti, kad dirbtinai sukelta gerų laikų euforija praeis. Galimos įvairios įsiskolinimo krizės. Mokesčių spaudžiamai terminalai restrukturizuosis savo paslaugas. Tačiau strateginės uosto teritorijos visuomet išliks paklausiai prekė. Terminalai vėl bus įdomi investavimo galimybė, nors ir bus vertinami realiai.

„Laivyba suserga, tačiau niekada nemiršta. Visas pasaulyis priklauso nuo laivybos. Konkurencija vyksta ne tik tarp uostų, tačiau ir tarp uostų grupių. Ateitis yra optimistinė, - įsitikinė Nacionalinės laivybos agentūrų ir brokerių asociacijų federacijos prezidentas Christakis Papavassiliou.

Įvaizdžio konsultantas Stefas Verbykas (Stef Verbeeck) mano, kad sėkmė labai priklauso nuo prekės ženklo.

Kaip puikių veiklos rezultatų pasiekė uostai turėtų pristatyti savo prekinį ženklinį ir kas tai yra prekinis ženklas?

Eksperio atsakymas toks, kad prekinis ženklas yra ne tai, ką sakote jūs, o tai, ką sako jie.

Norėdami sužinoti, ką apie jus mano klientai, privaloite su jais individualiai bendrauti, t.y. užmegztį ilgalaikius santykius.

Prekinis ženklas įpareigoja išskirti iš minios. Todėl būtina nuolat galvoti apie klientą, kokią unikalią vertę jam pasiūlyti, kurios niekas kitas pasiūlyti negali. Tai ir lems sėkmę.

Europos jūros dienos konferencija (Gdanskas, Lenkija): „Jūrinė politika: pirmenybė teikiama žmogui“

50 procentų Europos gyventojų gyvena prie jūros. 90 procentų krovinių vežama jūra. Jūrų veikla turi vykti taip, kad būtų išlaikyta ekologinė pusiausvyra.

Nuolat susiduriame su iššūkiais: klimato pokyčiai, gamtos ištaklių stoka. Tie iššūkiai skatina verslą ieškoti naujų galimybių.

Pasak Lenkijos infrastruktūros ministro Cezario Grabarczyko (Cezary Grabarczyk), jūrinės politikos esmė yra inovacijos.

Kalbant apie jūrų verslo ateitį, buvo akcentuojama jaunimo mokymo, ugdymo ir lavinimo būtinybė.

„Išsilavinę žmonės – tai naujos idėjos, o naujos idėjos – tai sėkminga veikla“, - sakė Europos Komisijos narė Maria Damanski.

Jei norime sėkmingai testi šimtametės jūrines tradicijas, i jūros verslą turi įsilieti daugiau jaunų žmonių.

Ką ir kaip daryti, kad jūrinė karjera būtų įdomi jauniems žmonėms?

Universitetai turi prisitaikyti prie naujų reikalavimų, siekdami būti patrauklūs. Jūriname sektoriuje būtina pasiekti, kad asmenys, dirbantys jūrų versle, gebėtų dirbtį ne tik pagal siaurą specialybę, bet igytų ir įvairiapusį įgūdžių, kad keičiantis darbo rinkos situacijai galėtų „migruoti“ tarp profesijų. ➤



E. Gentvilas,
Klaipėdos
valstybinio jūrų
uosto direkcijos
generalinis
direktorius.

Tarptautinis forumas (Klaipėda, Lietuva): „Miestai ir uostai: bendro kelio beieškant“

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos įkūrimo 20 metų jubilejaus proga surengtame tarptautiniame forume „Miestai ir uostai: bendro kelio beieškant“ jūrininkai, uostų, logistikos specialistai, istorikai, kultūros veikėjai diskutavo apie miesto ir uosto atsiradimo ir vystymosi pradžią bei perspektyvas, uosto įtaką miesto raidai.

Po Lietuvos jūrų muziejaus istoriko Dainiaus Elerto pateiktos istorinės apžvalgos „Galių svarstyklės miestų ir uostų raidoje“ pasipylę klausimai byloja, kad jūros verslas ne tik skaičiuoja krautas tonas, nuplauktas jūrmiles, gabentus konteinerius ar keleivių ir gautas pajamas. Jūros ir uosto žmonėms rūpi istorija, praeities ir dabarties sąsiados, leidžiančios geriau suvokti esaties prasmę ir prognozuoti ateitį.

Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) politikos patarėjas Antonis Michailas (Antoni Michail) pristatė Europos iniciatyvas ir geriausios praktikos pavyzdžius socialinėje uostų integracijoje.

Bendrovės „DFDS Lisco“ generalinis direktorius Jonas Nazarovas pranešime apie keleivių keltų linijas kaip jūrinio turizmo plėtros katalizatorių analizavo esamą keltų linijų iš Klaipėdos uosto į kitus Baltijos šalių uostus ir jų plėtros galimybes.

Atsakydamas į klausimą, kokios prielaidos turėtų būti, kad funkcionali uostuose keltų linija Klaipėda-Stokholmas, J. Nazarovas pasitelkė linijų operatoriaus ekonominę logiką.

Reisas Klaipėda – Stokholmas
Fiksuočių linijos išlaikymo kaštai

- Laivo nuoma, 45.000 € / parai
- Kuras, 40 t po 450 € - 18.000 €
- Uosto sąnaudos laivo iplaukimui - 7.000 €
- Viso linijos išlaikymo kaštai per reisą - 70.000 €
- Gryniosos pajamos iš krovinių, 600 Lm po 20 € - 12.000 €
- Grynuju pajamų dalis iš keleivių - 58.000 €
- Gryniosos pajamos iš bilietų vienam keleiviui - 28 €
- Gryniosos pajamos iš pardavimų laive vienam keleiviui - 30 €
- Iš viso vienam keleiviui - 58 € (iš viso keleivis išleidžia 101 €)
- Minimalus keleivių skaičius per reisą, kad nebūtų patiriamas nuostolio - 1.000
- Minimalus keleivių skaičius per metus - 300.000

Taigi, ar yra prielaidų artimiausių metu atidaryti liniją Klaipėda-Stokholmas, atsakymas neigiamas. Nes, anot J. Nazarovo,

- minia turistų iš Švedijos, plus tančių į Baltijos valstybes, tėra mitas. „Tallink“ linijose į Stokholmą tik 13-15 proc. keleivių yra švedai;
- tiketinas keleivių skaičius per metus sieks tik 250 000 ;
- linija su vienu keltu yra nepakankamai tvari, dviem keltų linijai būtina mažiausiai 600 000 keleivių per metus;

- pastaruoju metu ryškėja vis didesnių RoPax laivų įsigalėjimo tendencijos.
- 2010 metais keleivių srautas linijose į Kyli ir Karlshamn buvo 150000. Jeigu pavyktų išlaikyti pastaraujų 10 metų srauto augimo tempus, 2020 metais keleivių srautas galėtų siekti 700 000.

J. Nazarovo nuomone, siekiant, kad uostamiestis būtų patrauklus turizmui, reikia nepamiršti menko mažmožio – pristatant uostą ar miestą, paminėti, kad jų galima pasiekti ir keltų linijomis. ■

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 banquets, fourchette parties and other events
- 5 min. walk to the centre, 10 min. to the sea and the unique Amber Museum.

Ул. Й.Симпсоню 13, LT-00135, Паланга, Литва
Тел: +370 460 52238, факс: +370 460 48356, ел. почта: info@rivastar.lt

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

www.rivastar.lt



*Confirm your position in
the Russian market at...*

NEVA 2011

ST. PETERSBURG, RUSSIA, 20 - 23 SEPTEMBER 2011



TWENTY YEARS DEVELOPMENT
OF THE RUSSIAN COMMERCIAL
MARITIME INDUSTRIES

**THE 11TH NEVA EXHIBITION & CONFERENCE
FOR SHIPPING, SHIPBUILDING, OFFSHORE
ENERGY, PORTS & OCEANOGRAPHY**



Contact Dolphin Exhibitions: Tel: +44 1449 741801 • Fax: +44 1449 741628
E-mail: info@dolphin-exhibitions.co.uk • Web: www.transtec-neva.com



Обзор грузооборота портов Балтики за январь-апрель 2011 г.

За четыре месяца с.г. в Клайпедском порту перевалено 12,0 млн т морских грузов, общий рост объемов грузооборота составил 20,8 % по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

По грузообороту в портах Балтийских стран Клайпедский порт в январе-апреле 2011 г. продолжал опережать соседние Рижский и Вентспилсский порты и незначительно отставал от объединенного Таллинского порта. Общий грузооборот Клайпедского порта и Бутингского терминала в январе-апреле 2011 г. составил 14,6 млн т и превысил грузооборот объединенного Таллинского порта на 1,78 млн т.

Наибольший прирост по объему за четыре месяца с.г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 г. достигнут за счет выросших количеств насыпных натуральных и химических удобрений (+966,7 тыс. т), грузов ро-ро (+314,6 тыс. т), контейнеризованных грузов (+283,6 тыс. т), жидкых натуральных и химических удобрений (+262,3 тыс. т), нефтепродуктов (+161,4 тыс. т).

По группам грузов наиболее (+24,8 %) выросли объемы генеральных грузов, которых перевалено 3 798,6 тыс. т (31,6 % общего грузооборота порта). Количество насыпных и навалочных грузов увеличилось на 24,2 %, всего их перевалено 4 627,1 тыс. т (38,5 %). На 12,9 % больше перевалено наливных грузов, объемы грузов этой группы составили 3 584,9 тыс. т (29,9 %).

За январь-апрель 2011 г. в Клайпедский порт зашло 2 208 судов, т.е. на 13,4 % или на 261 судно больше, чем за тот же период прошлого года. Пассажиров за рассматриваемый период в порту побывало 77,6 тыс., т.е. на 23,3 % больше, чем за соответствующий период 2010 г.

Клайпедский порт продолжает сохранять позиции лидера в перевалке контейнеризованных грузов в регионе Балтийских стран. В январе-апреле с.г. кон-

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, тыс. т

Порт	Объем		Изменение,%	Разница,%
	01-04.2010	01-04.2011		
Всего:	86 461,5	93 812,0	+8,5	+7 350,5
Приморск	24 819,8	24 852,8	+0,1	+33,0
Санкт-Петербург	15 752,5	17 023,8	+8,1	+1 271,3
Таллин	11 706,8	12 833,7	+9,6	+1 126,9
Клайпеда	9 943,6	12 010,7	+20,8	+2 067,1
Рига	9 642,2	10 896,4	+13,0	+1 254,2
Вентспилс	9 707,0	9 780,0	+1,0	+73,0
Усть-Луга	3 251,3	4 591,0	+41,2	+1 339,7
Лиепая	1 319,7	1 550,3	+17,5	+230,6
Выборг	318,6	273,3	-14,2	-45,3
Калининград	н. д.	н. д.	-	-

н. д.- не предоставлено данных

Контейнерооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, TEU

Порт	Объем		Изменение,%	Разница,%
	01-04.2010	01-04.2011		
Санкт-Петербург	551 696	747 441	+35,5	+195 745
Клайпеда	88 250	129 422	+46,7	+41 172
Рига	72 590	91 461	+26,0	+18 871
Таллин	49 832	58 610	+17,6	+8 778
Лиепая	21	828	+3 942,9	+807
Вентспилс	0	0	-	-

тейнеризованных грузов обработано 129 422 TEU, т.е. на 46,7 % больше, чем за тот же период прошлого года (прирост составил 41 172 TEU).

За рассматриваемый период общий грузооборот портов восточного побережья Балтийского моря составил 93 812,0 тыс. т, изменение составило +8,5 % или +7 350,5 тыс. т. На Бутингском терминале за указанный период

перевалено 2 601,4 тыс. т нефтепродуктов (далее оборот Бутингского терминала не анализируется).

В ПОРТУ ПРИМОРСК всего перевалено 24 852,8 тыс. т нефти и нефтепродуктов, т.е. на 0,1 % или 33,0 тыс. т больше, чем за январь-апрель 2010 г. Нефть и нефтепродукты являются основными грузами порта Приморск. Сырой нефти за рассматрива-



мый период перевалено 22 840,7 тыс. т, нефтепродуктов – 2 012,1 тыс. т.

В ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ всего перевалено 17 023,8 тыс. т грузов, изменение составило +8,1 % или на 1 271,3 тыс. т больше, чем за тот же период 2010 г.

В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА всего перевалено 4 591,0 тыс. т грузов, изменение +41,2 % или +1 339,7 тыс. т. Основную часть грузов этого порта составляет уголь – 63,2 %

В ТАЛЛИНСКОМ ПОРТУ всего перевалено 12 833,7 тыс. т грузов, изменение составило +9,6 % или +1 126,9 тыс. т. Объемы нефтепродуктов составили 72,4 % грузооборота этого порта.

Перевозка пассажиров. В этом году в объединенном Таллинском порту обслужено 2 215,9 тыс. пассажиров, изменение составило +7,3 % или +150,3 тыс. пассажиров.

Суда. В Таллинский порт зашло 2 292 судов, т.е. на 115 судов или на 5,3 % больше по сравнению с тем же периодом 2010 г.

В РИЖСКОМ ПОРТУ всего перевалено 10 896,4 тыс. т грузов, изменение +13,0 % или +1 254,2 тыс. т. В 2011 г. за рассматриваемый период наибольшую часть грузооборота составил уголь, которого было перевалено 4 196,5 тыс. т, что составило 38,5 % общего грузооборота этого порта. За рассматриваемый период 2010 г. в соседнем порту было перевалено 3 908,7 тыс. т угля, что составило 40,5 % общего грузооборота этого порта.

В ВЕНТСПИЛСКОМ ПОРТУ всего перевалено 9 780,0 тыс. т грузов, изменение составило +1,0 % или +73,0 тыс. т. Большую часть грузооборота этого порта составляют нефтепродукты – 52,2 %

Перевозка пассажиров. Число пассажиров в Вентспилсском порту составило 9 948,0, изменение +97,7 % или +4 916 человек.

Суда. Всего обслужено 624 судов, изменение +4,0 % или +24 судна.

В ЛИЕПАЙСКОМ ПОРТУ всего перевалено 1 550,3 тыс. т грузов, изменение +17,5 % или +230,6 тыс. т. Большую часть грузооборота этого порта составляет зерно – 24,0 %. ■



Baltijos uostų krovos apžvalga

2011 m. sausio–balandžio mėn.

Per keturis šiu metų mėnesius Klaipėdos uoste krauta 12 mln. t jūriinių krovinių, bendras krovos apimčių augimas sudarė net 20,8 proc., palyginti su praėjusių metų atitinkamu laikotarpiu.

Pagal krovinių apyvartą Baltijos šalių uostuose Klaipėdos uostas 2011 m. sausio–balandžio mėnesiais ir toliau lenkė kaimyninius Rygos ir Ventspilio uostus bei nežymiai atsiliko nuo jungtinio Talino uosto. Bendra Klaipėdos uosto ir Büttingės terminalo krova 2011 metų sausio–balandžio mėnesiais sudarė 14,6 mln. t. ir viršijo jungtinio Talino uosto krovą 1,78 mln. t.

Didžiausias priaugis pagal apimtį per keturis š. m. mėnesius, palyginti su 2010 m. atitinkamu laikotarpiu, pasiekta dėl išaugusių birių natūralių ir cheminių trąšų (+966,7 tūkst. t), ro-ro krovinių (+314,6 tūkst. t), konteinerizuotų krovinių (+283,6 tūkst. t), skystų natūralių ir cheminių trąšų (+262,3 tūkst. t), naftos produktų (+161,4 tūkst. t) kiekių.

Pagal krovinių grupes labiausiai išauga (24,8 proc.) generalinių krovinių apimtys, kurių krauta 3 798,6 tūkst. t (31,6 proc. bendros uosto krovos). Birių ir suverstininių krovinių padaugėjo 24,2 proc., iš viso jų krauta 4 627,1 tūkst. t (38,5 proc.). 12,9 proc. daugiau krauta skystųjų krovinių, šios krovinių grupės apimtys sudarė 3 584,9 tūkst. t (29,9 proc.).

Per 2011 m. sausio–balandžio mėn. į Klaipėdos uostą atplaukė 2208 laivai, t. y. 13,4 proc., arba 261 laivų daugiau nei per praėjusių metų tą patį laikotarpi. Keleivių per nagrinėtą laikotarpi apsilankė 77,6 tūkst., t. y. 23,3 proc. daugiau negu per atitinkamą 2010 m. laikotarpi.

Klaipėdos uostas ir toliau išlaiko konteinerizuotų krovinių krovos lyderio pozicijas Baltijos šalių regione. Š. m. sausio–balandžio mėnesiais konteinerizuotų krovinių krauta 129 422 TEU, t. y. 46,7 proc. daugiau nei pernai per tą patį laikotarpi (priaugis sudarė 41 172 TEU).



Per nagrinėtą laikotarpi rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų bendra krova sudarė 93 812,0 tūkst. t, pokytis sudarė +8,5 proc., arba +7350,5 tūkst. t. Büttingės terminalo per nagrinėjamą laikotarpi krauta 2 601,4 tūkst. t naftos produktų (toliau ataskaitoje neanalizuojama Büttingės terminalo krova).

PRIMORSKO UOSTE iš viso perplinta 24 852,8 tūkst. t naftos ir naftos produktų, t. y. 0,1 proc., arba 33 tūkst. t daugiau nei per 2010 m. sausio–balandžio mėn. Nafta ir naftos produktai yra pagrindiniai Primorsko uosto kroviniai. Žaliosios

naftos per nagrinėjamą laikotarpi perplita 22 840,7 tūkst. t, naftos produktų – 2 012,1 tūkst. t.

SANKT PETERBURGO UOSTE iš viso krauta 17 023,8 tūkst. t krovinių, pokytis sudarė +8,1 proc., arba 1 271,3 tūkst. t daugiau nei per 2010 metų tą patį nagrinėjamą laikotarpi.

UST LUGOS UOSTE iš viso krauta 4 591 tūkst. t krovinių, pokytis +41,2 proc., arba +1 339,7 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro anglis - 63,2 proc.

TALINO UOSTE iš viso krauta 12 833,7 tūkst. t krovinių, pokytis

sudarė +9,6 proc., arba +1 126,9 tūkst. t. Naftos produktų apimtys sudaro 72,4 proc. šio uosto krovos.

Keleivių gabemimas. Šiemet jungtiniame Talino uoste aptarnauta 2215,9 tūkst. keleivių, pokytis sudarė +7,3 proc., arba +150,3 tūkst. keleivių.

Laivai. Į Talino uostą iplaukė 2292 laivai, t. y. 115 laivų, arba 5,3 proc. daugiau, palyginti su 2010 metų tuo pačiu laikotarpiu.

RYGOS UOSTE iš viso krauta 10 96,4 tūkst. t krovinių, pokytis +13 proc., arba +1 254,2 tūkst. t. 2011 metais per nagrinėjamą laikotarpi didžiausią krovos dalį sudarė anglis, kurios buvo krauta 4 196,5 tūkst. t, tai sudarė 38,5 proc. šio uosto bendros krovos. 2010 metais per nagrinėjamą laikotarpi kaimyniniame uoste buvo krauta 3 908,7 tūkst. t anglies, tai sudarė 40,5 proc. šio uosto bendros krovos.

VENTSPILIO UOSTE iš viso krauta 9 780 tūkst. t krovinių, pokytis +1 proc., arba +73 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro naftos produktai – 52,2 proc.

Keleivių gabemimas. Keleivių skaičius Ventspilio uoste sudarė 9948, pokytis +97,7 proc., arba +4916 keleivių.

Laivai. Iš viso aptarnauta 624 laivai, pokytis +4 proc., arba +24 laivai.

LIEPOJOS UOSTE iš viso krauta 1 550,3 tūkst. t krovinių, pokytis +17,5 proc., arba +230,6 tūkst. t. Didžiausią šio uosto krovos dalį sudaro grūdai – 24 proc.

Uostas	Apimtis		Pokytis, proc.	Skirtumas
	2010 01–04	2011 01–04		
Iš viso:	86 461,5	93 812,0	+8,5	+7 350,5
Primorskas	24 819,8	24 852,8	+0,1	+33,0
Sankt Peterburgas	15 752,5	17 023,8	+8,1	+1 271,3
Talinas	11 706,8	12 833,7	+9,6	+1 126,9
Klaipėda	9 943,6	12 010,7	+20,8	+2 067,1
Ryga	9 642,2	10 896,4	+13,0	+1 254,2
Ventspilis	9 707,0	9 780,0	+1,0	+73,0
Ust Luga	3 251,3	4 591,0	+41,2	+1 339,7
Liepoja	1 319,7	1 550,3	+17,5	+230,6
Vborgas	318,6	273,3	-14,2	-45,3
Kaliningradas	n. d.	n. d.	-	-
n. d. nepateikė duomenų				

Uostas	Apimtis		Pokytis, proc.	Skirtumas
	2010 01–04	2011 01–04		
Sankt Peterburgas	551 696	747 441	+35,5	+195 745
Klaipėda	88 250	129 422	+46,7	+41 172
Ryga	72 590	91 461	+26,0	+18 871
Talinas	49 832	58 610	+17,6	+8 778
Liepoja	21	828	+3 942,9	+807
Ventspilis	0	0	-	-



История, романтика и приключения под парусами (2)



18 -21 августа 2011 г. Клайпеда снова примет одно из самых впечатляющих мероприятий парусного спорта – регату «The Culture 2011 Tall Ships Regatta».

Два года назад в Клайпеде впервые ошвартовались большие мировые парусники.

Регата «The Tall Ships Races 2009» прошла с огромным успехом, а Клайпеда получила благодарность от ее организаторов.

В этом году большой парусный флот мира снова бьет курс на Клайпеду.

Всемирная ассоциация учебных парусников («Sail Training International») организует это необычное мероприятие – «The Culture 2011 Tall Ships Regatta», посвященное финскому городу Турку как столице европейской культуры этого года.

Клайпеда, Гдыня и Турку в этом году организуют два этапа регаты, на которых важен не только гоночный азарт, но и презентация городов, принимающих регату. Регата больших парусников 2011 г. начнется в Клайпеде, откуда флот направится в Турку, а уже оттуда – в Гдиню.

Прием на паруснике – подспорье

Прием больших парусников – желанная цель каждого порта и украшение регаты. Порты стараются их привлечь, так как именно эти суда создают особый вид и настроение.

Подготовка таких больших парусников к плаванию и их содержание обходятся недешево. Поэтому инициатор регаты побуждает каждый порт регаты поддерживать большие учебные парусники при помощи организации на их палубах спонсорских приемов.

Неравнодушные к морской культуре или желающие с ней познакомиться предприятия, организации и отдельные лица призываются воспользоваться возможностями спонсорских приемов: объединить бизнес и развлечения и пригласить клиентов и сотрудников на стильные дневные и вечерние приемы на суда класса А, ошвартованные у берега, или выйти в открытое море на судах класса В.

Победить или поужинать на палубе парусника с капитаном и командой – уникальная возможность, которую можно испытать на парусниках, остановившихся в Клайпедском порту.

Легендарные парусники

«Седов» (Россия, порт приписки Мурманск) – четырехмачтовый

учебный барк длиной 122,3 м, принадлежащий Мурманскому государственному техническому университету. Может принимать до 320 человек, в том числе 75 постоянных членов экипажа, от 100 до 120 кадетов, иногда до 45 практикантов из разных стран.

«Седов» построен в 1921 г. в Германии, на крупнейшей верфи в Киле (тогда парусник назывался «Магдалена Виннен II»). Парусник был оснащен вспомогательным дизельным двигателем мощностью 128 л.с. и предназначался для перевозки грузов. Парусник не раз совершал кругосветные плавания с грузом пшеницы, угля или зерна.

Вторая мировая война оборвала эти океанические плавания, но парусник продолжил обучение кадетов в Балтийском море. После капитуляции Германии барк перешел к Советскому Союзу.

Он был переименован в «Седов» в честь прославленного полярного исследователя Георгия Седова, который погиб во время исследования Арктики в 1914 году.

«Седов» принимает постоянное участие в крупнейших европейских морских фестивалях и праздниках и соревнуется в регатах больших парусников «The Tall Ships Races».

«Dar Mlodziezy» (Польша, порт приписки Гдыня), трехмачтовый учебный фрегат длиной 108,2 м, построенный в 1982 г., принадлежит Морской академии в Гдыне. Название парусника означает «дар молодежи», он является преемником впечатляющего фрегата

«Dar Pomorza», на котором парусную практику проходили моряки торгового флота в течение более чем пятидесяти лет.

«Dar Mlodziezy» доказал, что является одним из лучших в серии учебных парусных судов, к которой относятся такие же парусники «Дружба», «Херсонес», «Мир», «Надежда», «Паллада». Более 25 лет участвует «Dar Mlodziezy» в регатах больших парусников.

«Штандарт» (Россия, порт приписки Санкт-Петербург) – это копия фрегата, построенного Петром Первым в 1703 году.

Оригинальных чертежей «Штандарта» не сохранилось, но так совпало, что в 1987 г. Государственный Эрмитаж заказал опытному военно-морскому историку Виктору Крайнюкову узнать об этом судне все возможное. Он штудировал российские архивы и сохранившиеся записи, также собирая информацию о конструкции и дизайне судна в материалах голландских, французских и британских авторов той эпохи. Историку удалось разыскать гравюру XVIII в., на которой изображен «Штандарт» во время боя.

Благодаря всем этим источникам были разработаны основные чертежи, и в 1991 г. была реконструирована модель. Эта информация послужила основой для дизайна новой копии «Штандарта».

Длина корпуса «Штандарта» – 30 метров (или 100 футов), поэтому для его постройки требовалось много древесины. Для киля использовался дуб, для палубы, мачт и рей – сосна, для корпуса и палубной отделки – лиственница, для резных частей – липа. Вся эта древесина обычно стоила бы огромных денег. Но благодаря местным чиновникам большая часть древесины была приобретена в парках в окрестностях Петербурга.

Лиственница привезена из леса, который в 1730 г. был специально посажен для строительства судов. Традиционно для того периода парусник обильно украшен красивой резьбой по дереву.

«Штандарт» часто принимает участие в парусных регатах в Балтийском и Северном морях, в морских и парусных фестивалях.

«Круzenштерн» (Россия, порт приписки Калининград), барк длиной 113,49 м – второй крупнейший парусник в мире. Больше его только «Седов», который нынешним летом зайдет в Клайпеду. Первое название судна – «Па-

дуя». Он построен в Германии в 1920 году и является одним из пяти знаменитых клиперов «Flying P Line» («Летающая линия П»), которые в качестве торговых судов курсировали в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах. Названия всех парусников серии начинались на букву «П», и только «Падуя» еще ходит под парусами. «Памир» затонул во время урагана возле Азорских островов, «Пекин» завершил плавание и стал судном-музеем в Нью-Йорке, «Поммеран» пришвартован в Мариенхамне, «Пассат» используется в качестве молодежного ночлежного дома (с мачтами, но без парусов) возле Кильского канала.

«Падуя» досталась России в 1946 г. и была названа «Круzenштерн» – в честь выдающегося российского гидрографа и моряка. Парусник можно легко узнать по эксклюзивным черно-белым бортам – обычных для парусников, ходивших на Восток, поскольку такая покраска имитировала пушечные порты и отпугивала пиратов.

В настоящее время «Круzenштерн» является не только плавучей частью истории парусников, но и занимается обучением хождению под парусами. Его экипаж состоит из курсантов Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота России. «Круzenштерн» постоянно участвует в регатах «The Tall Ships' Races» и является желанным гостем во всех портах мира.

«Brabander» (Литва, порт приписки Клайпеда), гафельная шхуна длиной 33,15 м, построенная в 1977 г. в Нидерландах специально в качестве учебного парусника. Шхуна ходила по Северному морю до Соединенного Королевства, Германии. В 2006 г. парусник приобрел Клайпедский университет, который занимается подготовкой в том числе и специалистов морских профессий.

Парусник «Brabander» служит в Клайпедском университете как лаборатория и научно-исследовательское и учебное судно. На нем проходят практику студенты, изучающие океанологию, гидрологию, подводную археологию.

Парусник принимает участие в международных проектах вместе с организациями других Балтийских стран.

Подготовлено по информации «The Culture 2011 Tall Ships Regatta»



Istorija, romantika ir nuotykiai po burėmis (2)

2011 m. rugpjūčio 18-21 dienomis Klaipėda vėl priims vieną įspūdingiausią buriavimo renginių – „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“.

Prieš porą metų Klaipėdos uoste pirmą kartą švartavosi didieji pasaulio burinai laivai.

Regata „The Tall Ships Races 2009“ sulaukė didžiulės sėkmės, o Klaipėdos miestas – organizatorių padėkė. Šiemet didysis pasaulio burinis laivynas vėl suka į Klaipėdą.

Tarptautinė buriavimo mokymo organizacija („Sail Training International“) organizuoja ši neįprastą renginį – „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“, skirtą pažymėti Suomijos Turku miesto, kaip Europos kultūros sostinės, metus.

Klaipėda, Gdynė ir Turku šiemet susirengė du burlaivių lenktynių etapus, kuriuose svarbus ne vien lenktynių azartas, bet ir šiu trijų šalių kultūros bei regatą priimantį miestų pristatas. Didžiujų burlaivių regata 2011 m. prasidės Klaipėdoje, iš kurios laivynas lenktyniaus iki Turku, o tuomet iki Gdynės miesto.

Priėmimas burlaivyje – parama jam

Didieji burlaiviai – kiekvieno uosto siekiambė ir regatos puošmena. Uostai stengiasi juos pritraukti, nes būtent šie laivai sukuria ypatingą vaizdą ir nuotaiką.

Tokių unikalų burlaivių paruošimas kelionei ir jų išlaikymas per mėnesį kainuoja nemažus pinigus. Todėl regatos iniciatorė „Sail Training International“ kiekviena regatos uostą skatiname paremti didžiuosius mokomouosius burlaivius, rengiant laivų deniuose paramos priėmimus.

Jūrinei kultūrai neabejingo ar norinčios su šia kultūra susipažinti imonės, organizacijos bei pavieniai asmenys yra skatinami pasinaudoti paramos priėmimų burlaiviuose galimybėmis: sujungti verslą bei pramogas ir klientus bei darbuotojus pakvesti į stilingus priėmimus dieną bei vakare krante prisišvartavusiuose A klasės laivuose arba išplaukt į atvirą jūrą B klasės laivais.

Papietauti ar pavakarieniauti burlaivių de niuose su kapitonu bei laivo īgula – unikali galimybė, kurią bus galima patirti Klaipėdos uoste sustojuisiose burlaiviuose.

Legendiniai burlaiviai

„Sedov“ (Rusija, registracijos uostas Gdynė) – keturstiebis 108,2 m ilgio 1982 m. pastatytas burlaivis priklausę Gdynės jūreivystės akademijai. Burlaivio pavadinimas reiškia „jaunimo dovana“ ir jis pakeitė įspūdingą fregatą „Dar Pomorza“, kurioje buriavimo praktiką atliko prekybinio laivyno jūrininkai daugiau nei penkiadesimt metų.

75 nuolatinės īgulos nariai, nuo 100 iki 120 kadetų ir kartais iki 45 buriavimo praktikantų iš įvairiausių šalių.

„Sedov“ pastatytas 1921 m. Vokietijoje, Kylio „Krupp“ laivų statykloje (tuo metu burlaivio vardas buvo „Magdalene Vinnen“). Burlaivis turėjo pagalbinį 128 AG dyzelinį variklį ir buvo skirtas prekėms gabenti. Burlaivis ne kartą apiplaukė aplink pasaulį gabendamas kviečius, anglį ar grūdus.

Antrasis pasaulinis karas nutraukė šias okeanines keliones, bet burlaivis tėsė kadetų mokyti Baltijos jūroje. Po Vokietijos kapituliacijos burlaivis atiteko Tarybų Sajungai.

Keturstiebis barkas buvo pervadintas „Sedov“ vardu, paminint poliarinį keliautoją Georgijų Sedovą, kuris žuvo tyrinėdamas Arktį 1914 metais.

„Sedov“ nuolat dalyvauja didžiausiuose Europos jūriiniuose festivaliuose ir šventėse bei varžosose didžiųjų burlaivių regatose „The Tall Ships Races“.

„Dar Mladziezy“ (Lenkija, registracijos uostas Gdynė) – 108,2 m ilgio 1982 m. pastatytas burlaivis priklausę Gdynės jūreivystės akademijai. Burlaivio pavadinimas reiškia „jaunimo dovana“ ir jis pakeitė įspūdingą fregatą „Dar Pomorza“, kurioje buriavimo praktiką atliko prekybinio laivyno jūrininkai daugiau nei penkiadesimt metų.

„Dar Mladziezy“ irodė, jog yra vienas iš geriausių buriavimo mokymo laivų serijos, kuriai priklauso tokie patys burlaiviai „Druzhba“,



„Khersones“, „Mir“, „Nadežda“, „Pallada“. Daugiau nei 25 metus „Dar Mladziezy“ dalyvauja didžiųjų burlaivių regatose.

„Shtandart“ (*Rusija, registracijos uostas Sankt Peterburgas*) – tai 1703 metais pastatytos Petro I fregatos kopija.

Originalių „Shtandart“ brėžinių neišliko, bet taip sutapo, kad 1987 m. Ermitažo muziejus paverdė patyrusiam jūrevystės istorikui Viktorui Krainiuchui sužinoti viską, kas įmanoma, apie šį laivą. Jis tyrinėjo Rusijos archyvus ir išlikusius užrašus, taip pat rinko informaciją apie laivo konstrukciją ir dizainą iš to laikotarpio olandų, prancūzų ir britų autorių. Istorikui pavyko rasti XVIII amžiaus raižinį, kuriame pavaizduotas „Shtandart“ kautynių metu.

Iš visų šiuo šaltiniu buvo sukurti pagrindiniai planai ir 1991 m. sukonstruotas modelis. Ši informacija tapo pagrindu naujos „Shtandart“ kopijos dizainui.

„Shtandart“ korpuso ilgis – 30 metrų (arba 100 pėdų), taigi jam reikėjo daug medžio. Ažuolas panaudotas kyliniui, pušis - deniui, stiebams ir réjoms, maumedis - korpuso ir denio apdailai, liepa – raižiniams. Visa ši mediena paprastai būtų kainavusi milžiniškus pinigus. Bet vietas pareigūnų dėka didelė dalis medienos buvo įsigytą iš aplink Peterburgą esančių parkų.

Maumedis atvežtas iš miško, kuris 1730 m. buvo specialiai pasodintas laivų statybai. Tradiciškai tam laikotarpiai burlaivis yra gausiai pa- puoštas gražiais medžio raižiniais.

„Shtandart“ dažnai dalyvauja burlaivių regatose Baltijos ir Šiaurės jūrose, jūriniuose ir burlaivių festivaliuose.

„Kruzenshtern“ (*Rusija, registracijos uostas Kaliningradas*) - 113,49 m ilgio barkas yra antras didžiausias burinis laivas pasaulyje. Už jį didesnis tik šią vasarą į Klaipėdą atvyksiantis „Sedov“. Pirmasis laivo pavadinimas – „Padua“. Jis pastatytas Vokietijoje 1920 metais ir yra vienas iš penkių garsių burlaivių-kliperių „Flying P Line“, kurie plaukiojo kaip prekybos laivai Atlanto, Indijos ir Ramiajame vandenynuose.

Visų penkių burlaivių pavadinimai prasidėdavo P raide ir tik „Padua“ vis dar plaukia su burėmis. „Pamir“ nuskendo per uraganą prie Azorų, „Peking“ baigė plaukioti ir tapo laivu muziejumi Niujorke, „Pommeran“ prišvartuotas Mariemhamne, „Passat“ naudojamas kaip jaunimo nakvynės namai (su stiebais, bet be burių) prie Kylio kanalo.

„Padua“ atiteko Rusijai 1946 m. ir buvo pavadinta „Kruzenshtern“ – žymaus Rusijos hidrografo ir jūrininko garbei. Burlaivis lengvai atpažįstamas dėl išskirtinių juodų bortų – ga-

na įprastų burlaiviams, plaukiojusiems į Rytus, nes tokis dažumas imituodavo patrankų angas ir atbaidydavo piratus.

Šiuo metu „Kruzenshtern“ yra ne tik plaukianti burlaivių istorijos dalis, bet atlieka ir buriavimo mokymo veiklą. Jo įgulą sudaro Valstybinės Baltijos žvejybos laivyno akademijos kursantai. „Kruzenshtern“ nuolat dalyvauja „The Tall Ships Races“ regatose ir yra laukiamas laivas visuose pasaulio uostuose.

„Brabander“ (*Lietuva, registracijos uostas Klaipėda*) - 33,15 m réjinė gafelinė škuna, pastatyta 1977 m. Olandijoje specialiai buriavimo mokymui. Burlaivis plaukiojo po Šiaurės jūrą iki Jungtinės Karalystės, Vokietijos. 2006 metais burlaivių įsigijo Klaipėdos universitetas, ruošiantis ir specialistus, kurių profesija siejasi su jūra.

Burlaivis „Brabander“ Klaipėdos universitete yra laboratorija ir mokslo tyrimo mokomasis laivas. Jame praktiką atlieka okeanologijos, hidrologijos, povandeninės archeologijos specialybų studentai.

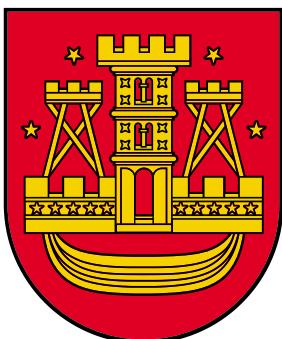
Burlaivis dalyvauja įvairiuose tarptautiniuose projektuose kartu su kitų Baltijos šalių organizacijomis.

Parengta pagal „The Culture 2011 Tall Ships Regatta“ informaciją

Супергород Литвы – Клайпеда

1 мая с.г. финишировал один из самых удачных проектов Литовского телевидения, вовлекший в азартную борьбу всех жителей страны.
Состязания городов страны за звание супергорода Литвы, задуманное творческой командой телеканала LNK, увенчалось победой клайпедской команды.

Даля Грикшайте



Единственный в Литве портовый город может заслуженно гордиться почетным званием супергорода, которое ему принесли талантливые исполнители, изобретательные спортсмены и болельщики, преданно поддерживающие клайпедскую команду. С начала января десять городов и регионов Литвы состязались в телестудии за победу. В каждой телепередаче города демонстрировали номера своих лучших исполнителей, представляли еще не открытые таланты в области искусства и спорта.

Клайпеду представляли лучшие солисты Музыкального театра, танцоры, звезды поп-музыки. Честь города на танцевальной площадке телестудии защищал и многократный чемпион мира и Европы – ансамбль спортивных танцев Клайпедского университета «Жуведра».

Всю Литву поразила выступившая в полуфинале «суперсборная» города-порта, в состав которой вошли самые известные клайпедчане – бывшие и нынешний мэр города, политики, члены Сейма, актеры, моряки, предприниматели, медики, журналисты, спортсмены, люди, прославившие Клайпеду ранее и прославляющие ее ныне. Песня о Клайпеде «Я маленький», созданная авторами клайпедчанами и исполненная хором, состоящим из известных людей, претендует стать неофициальным гимном города.

В финальном поединке команда Клайпеды собрала свыше 300 тыс. зрительских голосов, не оставив конкурентам никаких шансов побороться за звание супергорода.

Средства победного приза супергорода будут направлены на создание детской игровой площадки в старой части города. Штаб городской команды Клайпеды, принявший такое решение, стремится к тому, чтобы победу увидел, прочувствовал каждый клайпедчанин, который своими талантами и поддержкой внес вклад в триумф Клайпеды – супергорода Литвы.





Lietuvos supermiestas – Klaipėda!

Šių metų gegužės 1-ają finišavo vienas sėkmingiausių Lietuvos televizijos projektų, į azartį kovą įtraukęs visos šalies gyventojus. LNK televizijos kanalo kūrybinės komandos sumanytos šalies miestų varžybos dėl Lietuvos supermiesto vardo baigėsi Klaipėdos komandos pergale.

Dalia Grikšaitė

Vienintelis Lietuvos uostamiestis gali pelnyti didžiuotis garbingu Supermiesto vardu, kurį jam pelnė talentingi atlikėjai, išradinė sportininkai ir savo miesto komandą ištikimai palaikę sirgaliai. Nuo sausio pradžios dešimt Lietuvos miestų bei regionų TV studijoje varžėsi dėl pergalės. Kiekvienoje laidoje miestai demonstravo pačių geriausią ir žinomiausią atlikėjų numerius, pristatė dar neatrastus meno ir sporto talentus.

Klaipėdai atstovavo geriausi Muzikinio teatro

solistai, šokejai, populiariosios muzikos žvaigždės. Miesto garbę TV šokių aikštéléje gyné ir daug-kartinis pasaulio bei Europos čempionas – Klaipėdos universiteto sportinių šokių ansamblis „Žuvėdra“.

Lietuvą nustebino pusfinalyje pasirodžiusi uostamiesčio „superrinktinė“, kurioje dainavo pa-



tys garsiausiai klaipédiečiai – buvę ir esamas miesto merai, politikai, Seimo narai, aktoriai, jūrininkai, verslininkai, medikai, žurnalistai, sportininkai, žmonės, garsinė ir tebegarsinantis Klaipėdos miestą. Klaipédiečių autorų sukurtą ir Klaipėdos garsių žmonių choro sudainuota daina apie Klaipédą „Aš mažas“ pretenduojaapti neoficialiu miesto himnu.

Finalinėje kovoje Klaipėdos miesto komanda sulaukė daugiau nei 300 tūkst. žiūrovų balų, konkurentams nepalikdamas jokių galimybų bent pakovoti dėl Supermiesto vardo.

Supermiesto pergalės prizo lėšos bus skirtos vaikų žaidimų aikštéléi senamiestyje sukurti. Tokį sprendimą priėmės Klaipėdos miesto komandos štabas siekia, kad pergalę pamatyty, pajustų kiekvienas klaipédietis, savo talentais ir palaikymu prisidėjęs prie Klaipėdos – Lietuvos supermiesto triumfo.

FREE to attend
Exhibition & Conference



CONTAINERS IN MOTION

CONTAINER TRANSPORT ACROSS ROAD, RAIL AND SEA

After the most successful show in its history Intermodal Europe returns with another unmissable line up. Make sure you don't miss out on the event that brings the intermodal industry together.

Intermodal Europe's largest ever event programme:

- Over 120 leading global exhibitors
- 50 **FREE** conference sessions
- The Container Park featuring the latest container and reefer innovations
- **NEW** The Tiger Project - EU approved Conference
- **NEW** Industry recognised accreditation for all delegates
- **NEW** Baltic Transport Journal Conference
- Networking Bar and Internet Lounge

**Register
for FREE**

Register now for free www.intermodal-events.com

Host Port:



Supported by:



Organised by:



Join us on:





THE CULTURE 2011 TALL SHIPS REGATTA

Organised by Sail Training International

August 18 - 21
Klaipeda

Tall Ships Are Coming Back!
www.tallships.lt



KLAIPEDA
CITY
MUNICIPALITY



KLAIPEDA STATE
SEAPORT
AUTHORITY



KLAIPEDA TOURISM
AND CULTURE
INFORMATION
CENTRE



Welcome to the start of the spectacular sailing event -
The Culture 2011 Tall Ships Regatta
and enjoy Klaipeda under the sails!

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.