



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS ■ МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ ■ INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE ■ 国际商业杂志

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

NURSULTAN NAZARBAYEV: *confidence and unity* 信心和团结

DALIA GRYBAUSKAITE: *we may be a reliable partner* 我们可以成为可靠的合作者



Нурсултан НАЗАРБАЕВ: доверие и единство
Даля ГРИБАУСКАЙТЕ: мы можем быть
надежным партнером



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

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura
is issued since 1935
JURA MOPE SEA – since 1999

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 Mogaisite
Mob. tel. +37062071030
E-mail: liana@jura.lt

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

Designer
Ingrida Ramanauskienė

Translators
Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova, Karina Grigorjeva

Proof-readers
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine in
Vilnius
Julija Klejevskaja
Mob. +370 61591474
E-mail: julija@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: bettys@ebizchina.net

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

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

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

The issue illustrated by:
Dz. Barysaite, V. Karaciejus, R. Mockus,
A. Mazunas, G. Gražulevičius, M. Lindner

Cover by
Ingrida Ramanauskienė

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

Address:
Minijos str. 93, LT-93234 Klaipeda, Lithuania
Tel. +370 46 365753
E-mail: news@jura.lt
www.jura.lt

CONTENTS • 内容

3 PUBLISHER'S WORD

Responsibility

编者寄语

责任



4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Dalia Grybauskaite:
we can be a reliable
partner to Kazakhstan

独家专访

Dalia
Grybauskaite:
我们可以是哈萨克
斯坦的可靠合作
伙伴



10 POSITION

Confidence and unity –
the background of fair
world order

位置

信心和团结——公
平世界秩序的基石

14 INTERNATIONAL COOPERATION

国际合作

Favourable context for
cooperation

在有利的背景下
合作

Eurasia is a single
continent

国际合作

欧亚是一个单独的大
陆

Coordination of activities
of state authorities and
business is necessary

国家机关和业务活
动之间的协调是必
要的

Patience is necessary for
working in Asia

耐心是在亚洲工作
的必要元素

22 BUSINESS PRACTICE

Lithuanian Industrialists'
Confederation defends its
business interests

商业实践

立陶宛工业家联合
会捍卫其商业利益

26 ASIAN MARKET

Hong Kong – Leading
Global Logistics Hub

亚洲市场

香港——全球领先
的物流枢纽

30 LOGISTICS

Oversize cargo
transportation: Ice has
moved

出版者言

超大货物运输：冰
已移开



32 INTERNATIONAL EVENTS

The Baltic Sea – gateway to
Eurasia (Klaipeda)



36 INTERNATIONAL AWARDS

WINDROSE 2011Winners

38 国际活动

“波罗的海——欧亚
门户”
(克莱佩达)

42 國際獎項

2011年国际风花奖
获奖者

44 INTERNATIONAL EVENTS

Baltic Transport Forum
(Kaliningrad)

国际活动

波罗的海运输论坛
(加里宁格勒)

45 INLAND WATERWAYS

Historical sailboat
kurenas* – a star of world
ship parade

内河航道

历史帆船

kurenas * —世界
明星巡游船

46 INTERNATIONAL EVENTS

Baltic Ports Conference
and General BPO
Assembly (Rostock)

国际活动

波罗的海港口大会
和BPO常规大会 (罗
斯托克)

47 STEVEDORING

Summary of the cargo
turnover in Baltic ports



48 FESTIVITIES

Klaipeda – a treasure
island!

庆祝活动

克莱佩达——一座
宝岛 !

6th THAI PORTS & SHIPPING 2011

Imperial Queen's Park Hotel, Bangkok, Thailand
Wednesday 23 to Friday 25 November 2011

Hosted By



- Technical Site Visit • 32 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 400 International Participants • Networking Welcome Reception

Official Hotel and Venue



Welcome Reception Sponsor



Refreshment Breaks Sponsor



Name Tags Sponsor



- The Prospects For Containerisation in Thailand
- Assessing Supply And Demand in The Region's Maritime Trade
- Financing Infrastructure Development Projects in Thailand
- The Shipowner's Perspective – Innovative Developments Within Shipping

- Hinterland Connectivity – A Key Factor to Sustainable Port Operations?
- Building Partnerships : Inter And Intra-Port Competition And Cooperation
- Automation And Intelligent Ports & Terminal Systems
- Seamless Solutions For Transport And Logistics Industry Utilising Information Technology as a Business Tool

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



CargoneWS Asia

Cargo Times

cargo systems.net

CM

EXPO promoter

TRANSPLAZA ACTION

ifw

TRANSPORT LOGISTICS

Shipping Gazette

JCtrans.Net

Global Shipping Media Group

Lloyd's List

Logistics+

CGCC

PETRONAUT

portstrategy

Sailings

Seaports

INTERPORT

transportweek

WORLD PORT DEVELOPMENT

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS

ICHGA

InterManager

Nordic Chamber of Commerce

TMSC

Transport Events

VIS



Responsibility

In the end of September, speaking at the UN General Assembly in New York, the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev stressed the fact that, having closed Semipalatinsk nuclear trials ground, Kazakhstan became one of the first countries in the world as nuclear-free country and he attributed it to the input of his country into the strengthening of UN positions, global peace and stability.

Twenty years ago, on the 29th of August 1991, just after the fall of Moscow putsch, Kazakhstan unilaterally refused this powerful military force – the world's fourth biggest nuclear weapon arsenal. The day was not chosen accidentally – the same day in 1949 in Kazakhstan, in the territory of the former Soviet Union, a first trial of nuclear bomb took place.

For almost forty years in Semipalatinsk nuclear trials were being executed and almost one and a half million people had suffered from that.

Unilateral refusal of nuclear weapon – in those days it was a heroic deed of Kazakhstan – eighteen years later was evaluated by UN organisation having declared August 29 as International day of actions against the trials of nuclear weapons.

For the first time this year, the date was officially recognised and commemorated in the history of the world.

Such recognition and evaluation may be considered as the gratitude of the advanced world community to Kazakhstan, which is celebrating its 20th anniversary of Independence. It is also an inducement for other countries to pay attention to the loss made to the planet by nuclear weapons trials for decades and the initiator of it was the USA when in 1945 it dropped nuclear bombs on Japan cities Hiroshima and Nagasaki in 1946 at the heart of cold war in the waters of Marshal Islands it made its first trials of nuclear weapons.

Maybe the topic of nuclear safety that was raised in the 66th UN General Assembly session in New York will reach the minds and hearts of states heads, who do not wish to refuse but wish to acquire nuclear arsenal.

The President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite in her speech made at the General Assembly stressed that in the modern world all the inhabitants of the planet – big and small states – are dependent from each other. Nuclear catastrophes do not heed state borders. The tragic lessons of Chernobyl and Fukushima prove it.

The President of Lithuania urges the leaders of the world to pay special attention to responsibility when they speak on nuclear safety.

The President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev suggests adopting the address of the global community inviting nuclear states to refuse their ambitions and join the universal agreement concerning non-spreading and non-use of nuclear weapons.

The Presidents of both countries who are meeting in the beginning of October in Astana are unanimous by stating that the world has not got legal guarantees keeping from the consequences of armament race. Only collegial body with wide authorisations might control the situation, such as UN security board.

If those matters are unanimously raised by the countries, OSCE members, maybe it is possible to expect that the International day of the actions against nuclear trials will become the epoch against nuclear trials.



责任

9月底在纽约举行的联合国大会上，哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev发言强调了已关闭塞米巴拉金斯克核试验场的事实，以证明哈萨克斯坦最早成为世界上无核武器的国家之一，他将他国家的这项举动归结于对联合国立场的拥护，以促进世界的和平与稳定。

20年前的1991年8月29日，莫斯科政变的秋天之后，哈萨克斯坦单方面拒绝了世界第四大核武器兵工厂这一强大的军事力量。选择这一天不是意外——在哈萨克斯坦1949年的同一天，在前苏联境内，进行了第一次核弹试验。

在后来的近40年中，在塞米巴拉金斯克都有核试验在进行，近1,5万人遭受折磨。

单方面拒绝核武器——在那些日子里，这是一个英勇的举动——18年后联合国组织这样评价哈萨克斯坦当年的行为，并宣布将8月29日作为国际反对核武器试验行动日。

今年此日期首次得到正式承认，并作为世界历史纪念日。

这种认识和评价，可被视为世界先进群体对正在庆祝其独立20周年的哈萨克斯坦表示感谢。这对其他关注到几十年来核武器试验对这个星球的损害的国家来说也是一个刺激，始作俑者是美国，其1945年对日本的广岛和长崎投下核弹，1946年在冷战中心马绍尔群岛的水域中心进行了第一次核武器试验。

也许在纽约的第66届联合国大会上，急切响起的核安全的话题能够影响到那些不想拒绝，希望获得核武库的国家元首们的思想和心灵。

立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite在大会的演讲中强调，在现代世界中这个星球上的所有居民——无论是大国还是小国——都是相互依存而存在的。核灾难不会理会国家边界。切尔诺贝利和福岛的悲惨教训证明了这一点。

立陶宛总统呼吁世界各国领导人，当他们谈论核安全责任时要特别注意。

哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev发表了演说，在全球范围内对有核国家发出邀请，希望他们拒绝野心，加入关于不扩散和不使用核武器的全球协议中。

10月初在阿斯塔纳会面的两国总统一致指出，世界上还没有针对军备竞赛后果的法律保障。只有具有广泛授权的议制机构才可以控制局势，如联合国安全委员会。

如果这些问题经过了欧安组织成员国的一致通过，那么国际反对核武器试验行动日成为反对核武器时代的状况就指日可待。

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpaitė
Publisher of the magazine

你真诚的朋友
杂志出版者
Zita Tallat-Kelpaitė



In 2012 Lithuania and Kazakhstan will celebrate the 20th anniversary of diplomatic relations. It is a rather solid period for the formation of friendship and cooperation traditions between the countries.

A perfect overture for the strengthening of diplomatic relations and the celebration of the anniversary is the visit of the President of the Republic of Lithuania to Kazakhstan in the beginning of October this year when Kazakhstan will celebrate the 20th anniversary of the Independence. On this occasion the international business magazine JŪRA MOPE SEA asked the President of the Republic of Lithuania DALIA GRYBAUSKAITE to answer several questions interesting to the business and politics community.

Dalia Grybauskaite: we can be a reliable partner to Kazakhstan



- Kazakhstan – so far the only country of Middle Asia – was appointed to chair the Organisation for Security and Cooperation of Europe (OSCE) uniting 56 countries of Europe, North America and Asia. Kazakhstan responsibly evaluated this opportunity and perfectly used it. Kazakhstan not only spread the name of the country in the world by active promotion of the chairmanship, by reviving the soul of OSCE Summit but also brought new ideas into the activities of OSCE itself. The president of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev paid special attention to OSCE strategy during the chairmanship.

This year the wheel of OSCE is trusted to Lithuania – the first from the Baltic States. This fact is getting less significance in Lithuania than it was done in Kazakhstan.

What is the strategy of the chairmanship of our country in this organisation?

What knowledge will Lithuania be enriched by?

What innovations will Lithuania introduce into the activities of OCSE?

- During the last twenty years of our relationship the dialogue between Lithuania and Kazakhstan both bilateral and within the framework of OSCE, was not as intensive as it is now. We start to seriously look at the fact how to use the political and economical cooperation potential more successfully.

I go to Kazakhstan on a bilateral visit next year – on the occasion of 20th anniversary of diplomatic relations between Lithuania and Kazakhstan – and we anticipate that the President of Kazakhstan will pay a visit to Lithuania.

Lithuania pays great attention to the chairmanship in OSCE. The priorities of our chairmanship in OSCE are: implementation of the decisions taken in Astana, further aspiration to solve prolonged conflicts in Moldova and South Caucasus, security of human rights, free and democratic elections, freedom of media, fight against the modern and arising threats, and common efforts trying to stop the flow of drugs from Afghanistan. We aim at those priorities by working together with all OSCE countries without any exceptions. In December the meeting of Foreign Ministers of OSCE countries will show what we have managed to achieve.

Lithuania chairing in OSCE maintains close relations with Kazakhstan and in the so-called “trinity” format (there take place the regular meetings of the representatives of OSCE chairperson of the states that chaired, are chairing and will chair this organisation). The experience of Kazakhstan is very much important in the implementation of the planned goals.

My visit to the OSCE Summit witnesses my personal attention to the chairmanship in OSCE as well as the meeting with the OSCE Permanent Council in Vienna and the visits to Moldova and South Caucasus.

- Kazakhstan is a desirable partner for Lithuanian business as a country rich in natural resources and as a part of historically formed great transport corridors – transit road between Europe and Asia. But the business of both countries permanently state that the cooperation is insufficient and the figures expressing this coopera-

tion are more symbolic than able to make impact on the economics of the countries. Some time ago Kazakhstan reacted sensitively to the unsuccessful transaction concerning Mazeikiai oil. Kazakhstan cargo that used to go via Klaipeda port has turned to Latvia for some time already.

Is there enough political will for the development of more intensive cooperation of the countries?

Will the President of Lithuania have sufficient business backing that she might base using their consultations during the visit in Kazakhstan?

Are the Presidents of both countries going to discuss not only political but also real economic cooperation perspectives?

Have Latvia and Estonia left us far away in the Baltic environment in this aspect?

- Kazakhstan is one of the most rapidly growing economies in Middle Asia. It is the fourth economic partner of Lithuania in post soviet environment. Lithuanian business is really interested in the development of business relationships and is looking for investment niches. Foreign trade volumes between Lithuania and Kazakhstan are consistently increasing. Kazakhstan is an attractive and with great potential export market for Lithuanian industrial and agricultural companies.

Kazakhstan is important in developing communication roads between Europe and Asia. It would be difficult to implement the development plans of East-West transport corridor without Kazakhstan. Lithuania is especially interested in this project as it should help to attract cargo flows not only from Kazakhstan but from China as well. ▶



President of the Republic of Lithuania D. Grybauskaitė in Klaipeda port.



Lithuania as a maritime state wishes to improve not only land communications but also by sea, therefore, until 2020 we plan to construct a deep-water port. LNG terminal will be constructed in Klaipeda too. By maximal use of all the possibilities provided by sea, we will be able to cooperate with Kazakhstan more closely both in transport and energy fields.

Lithuanian architects are working successfully in Kazakhstan for some years. I am happy that the creative forces of our country won two international tenders last year and will help to implement the prestigious projects – Kazakh Drama Theatre and Russian Drama Theatre.

Next to economic cooperation potential the importance of human contacts exists too. Kazakh people know Lithuanian resorts – Druskininkai, Palanga.

We can be a reliable partner to Kazakhstan in education field as the country pays great attention to the education of the youth. Lithuania is among the EU leaders according to the level of education of people. Cooperation between Lithuania and Kazakhstan higher schools is getting stronger with each year; therefore, Kazakh youth may acquire the knowledge and education of European level in Lithuania.

- What political or economical knowledge of Kazakhstan celebrating its 20th anniversary of Independence is attractive for the President of Lithuania and might be followed?

By what experience and new ideas might Lithuania interest Kazakhstan?

Kazakhstan has made a great progress during 20 years of Independence. Purposeful efforts to modernise the country, international activity during the chairmanship in OSCE and Muslim cooperation organisation and economic achievements are really significant.

Kazakhstan declared the program “Road to Europe” and intends to cooperate with EU more closely. Lithuania is a member of EU for 7 years already. We are ready to share our knowledge and help Kazakhstan in the negotiations with EU concerning new consolidated Partnership cooperation agreement.

Presently Lithuania has developed great capacities in the implementation of high technologies (especially IT) and with the help of them Lithuania is improving the work of state and business institutions. This knowledge of Lithuania might be urgent to Kazakhstan which is rapidly developing its economical cooperation and is looking for optimal ways to do it.

In 2012 we will celebrate the 20th anniversary of diplomatic relations between Lithuania and Kazakhstan. The benefits of political and economical cooperation in the relationships of both countries should be supplemented by special respect and attention to partners and it is especially valued in Kazakhstan. Therefore the meeting of the Presidents of Lithuania and Kazakhstan that is planned for next year will be the highest level support for the development of bilateral relationships.

- Thank you for the answers.

Competitiveness through **perfection**



- **Shipbuilding**
- **Ship design and engineering**
- **Shiprepair and conversion**
- **Metal constructions**
- **Stevedoring**



Minijos str. 180,
LT-93269 Klaipeda,
LITHUANIA
Tel.: + 370 46 483600
Fax: + 370 46 483607
E-mail: wsy@wsy.lt
www.wsy.lt



2012年立陶宛和哈萨克斯坦将庆祝建交20周年。对于两国之间形成友谊与合作传统来说，这是一个相当牢固的时期。加强外交关系和周年庆祝活动的一个完美序曲，是当哈萨克斯坦庆祝独立20周年时，立陶宛共和国总统于今年十月开始的对哈萨克斯坦进行的访问。在此之际，国际商业杂志《海》邀请立陶宛共和国总统DALIA GRYBAUSKAITE 回答了几个关于业务和政治社会方面的有趣问题。

Dalia Grybauskaite: 我们可以是哈 萨克斯坦的可 靠合作伙伴





- 哈萨克斯坦 - 迄今为止被欧洲安全与合作组织（欧安组织）任命的中东地区唯一主席国国家，这个组织联合了欧洲，北美和亚洲的56个国家。哈萨克斯坦负责任地评估了这一机遇，并完全使用了它。哈萨克斯坦不仅通过其主席国任职期间在世界上积极推广，通过复苏欧安组织首脑会议给自己带来的好名声，并且还给欧安组织的活动本身带来了新思路。哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev特别注意主持欧安组织的战略。

今年欧安组织信任的车轮驶向了立陶宛——这还是波罗的海国家第一次担任这样的任务。其实在立陶宛这件事情的意义远小于其在哈萨克斯坦进行的意义。

在此组织中，我们国家的主席国战略是什么？

立陶宛将得到什么知识丰富？

立陶宛将为欧安组织的活动引入什么样的创新？

- 在我们之间过去20年的关系中，立陶宛和哈萨克斯坦之间的双边和欧安组织框架内的对话没有现在这样密集。我们开始认真研究那些如何更成功的使用的政治和经济合作潜力的事实。

我要去哈萨克斯坦进行双边访问——在明年立陶宛和哈萨克斯坦外交关系建立20周年之际，我们预计哈萨克斯坦总统将要来访问立陶宛。

立陶宛对其欧安组织主席国的身份高度重视。我们担任欧安组织主席国的工作重点是：执行阿斯塔纳的决定，抓住进一步机遇来解决摩尔多瓦、南高加索地区的长期冲突、人权、自由和民主选举、新闻自由、打击现代和滋生的安全隐患以及通过共同的努力试图阻止来自阿富汗的毒品流动。我们的目标是没有任何例外地取得与欧安组织的所有国家一起工作的这些优先事项。在12月的欧安组织国家外长会议将显示我们已经取得的成功。

在欧安组织任主席国的立陶宛与哈萨克斯坦保持着所谓的“三位一体”格局（在欧安组织前任主席国、现任主席国和将任主席国中，有代表定期举行会议）的密切关系。在实施计划目标方面，哈萨克斯坦的经验是非常重要的。

我这次访问欧安组织首脑会议见证了我个人对担任欧安组织主席国，还有欧安组织常设理事会以及维也纳摩尔多瓦、南高加索会议的关注。

- 作为一个拥有丰富的自然资源，并且历史上形成了欧洲和亚洲之间良好交通走廊过境路的国家，哈萨克斯坦对于立陶宛的一部分业务是一个理想的合作伙伴。但是这两个国家之间的业务合作永远是不够的，这种合作的数字表达更能够象征对国家的经济影响。前段时间哈萨克斯坦对Mazeikiai石油的不成功交易时反应灵敏。哈萨克斯坦那些通常通过克莱佩达港运输的货物转向由拉脱维亚运输，已经有一段时间。是否有足够的政治意愿，发展国家间更深入的合作？

立陶宛总统是否将有足够的商业支持以用于她在哈萨克斯坦访问期间的磋商？

两国总统将讨论不仅是政治的，而且是真正的经济合作前景吗？

在波罗的海环境这个问题上，拉脱维亚和爱沙尼亚离我们远吗？

- 哈萨克斯坦是中亚地区的经济增长最迅速的国家之一。它是苏联解体环境下立陶宛的第四大经济合作伙伴。立陶宛商业对发展业务关系是真正感兴趣的，并正在寻找投资的空白领域。立陶宛和哈萨克斯坦之间的对外贸易量持续增加。哈萨克斯坦是有吸引力的，并且有着针对立陶宛工业和农业企业的巨大的潜在出口市场。

哈萨克斯坦重要的是在发展欧洲与亚洲之间的沟通道路。没有哈萨克斯坦东西交通走廊的发展计划将难以实施。立陶宛对这个项目特别感兴趣，因为它应该有助于吸引不仅来自哈萨克斯坦，而且还有来自中国的货物流量。

作为一个海洋国家，立陶宛不仅希望改善陆上通信，还希望改善海上的通信，因此，到2020年，我们计划建造一个深水港。液化天然气接收站也将再克莱佩达兴建。通过最大程度地利用海上所提供的所有可能性，我们将能够与哈萨克斯坦在运输和能源领域合作地更加紧密。

立陶宛建筑师在哈萨克斯坦成功工作了几年。我很高兴，我国的创造性力量，去年获得了两个国际招标，将有助于实施著名的项目——哈萨克斯坦戏剧院和俄罗斯戏剧院。

与经济合作的潜力密切相关的是，人与人之间接触的重要性也存在着。因此，哈萨克人知道的立陶宛景点有德鲁斯基宁凯，帕兰加。

对于对青少年的教育高度重视的哈萨克斯坦来说，我们可以在教育领域成为其一个可靠的合作伙伴。在教育水平方面，立陶宛在欧盟处于领导地位。立陶宛和哈萨克斯坦高校之间的合作年复一年越来越强，因此，哈萨克斯坦的青年人可以在立陶宛收获欧洲水准的知识和教育。

- 哈萨克斯坦庆祝独立20周年，有什么政治或经济知识，是可能会吸引立陶宛总统遵循的？

通过什么样的经验和新思路，可能使立陶宛吸引哈萨克斯坦？

独立20年期间，哈萨克斯坦已经取得了很大的进展。其有针对性的努力体现在促进国家现代化、开展国际活动、欧安组织、穆斯林合作组织等经济成就，是非常显著的。

哈萨克斯坦宣布“欧洲之路”计划，并打算与欧盟开展更加紧密的合作。立陶宛作为欧盟成员已经有七年的时间。我们愿意分享我们的知识，帮助哈萨克斯坦与欧盟进行谈判，达成相关的巩固的新伙伴合作协议。

目前，立陶宛在实施高新技术方面已开发了伟大的能力（特别是IT），并且在他们的帮助下，立陶宛是提高了国家和商业机构的工作。立陶宛的知识可能是哈萨克斯坦迫切需要的，哈萨克斯坦正在寻找最佳方法，迅速发展经济合作。

在2012年，我们将庆祝立陶宛和哈萨克斯坦之间建交20周年。两国关系中的政治和经济合作好处，应是增加了对合作伙伴的特殊尊重和重视，在哈萨克斯坦方面尤为看重。因此，立陶宛和哈萨克斯坦总统计划将给与明年双边关系方面的会议发展以最高级别的支持。

- 谢谢你的回答。



CONFIDENCE AND UNITY – THE BACKGROUND OF FAIR WORLD ORDER

**From the report of the President of the
Republic of Kazakhstan
NURSULTAN NAZARBAYEV at the 66th
session of UN General Assembly**

This year our country is celebrating its 20th year of Independence. During the whole period Kazakhstan unconditionally followed all the requirements and soul of the Charter of UN.

Firstly, we closed the nuclear proving ground in Semipalatinsk and became one of the first countries in the world as new nuclear-free states.

It is a huge input of my country into the ensuring of global world and stability.

Secondly, we managed to call a Conference on interactions and confidence measures in Asia that I had proposed nineteen years ago.

Today 29 countries are participating in its work representing almost half of the population of the Earth.

Last year Kazakhstan was the first of CIS countries that chaired in OSCE. We gave the impulse for all the spheres of activities of this Organization.

For the first time during 11 years we managed to organize the OSCE Summit in Astana.

The Astana declaration helped in strengthening OSCE in creating a common and single security community in Euro-Atlantic and Eurasian environment.

Kazakhstan has proposed to create a single platform of Eurasian security, uniting the potential of OSCE and CICA in the future.

This year Kazakhstan undertook the responsible chairmanship mission in the Organization of Islamic Cooperation.

Our efforts are focused on the chairmanship for strengthening international and regional security, inducement of a dialogue among Islamic world and the West, counteraction against Islamic-phobia and strengthening of regimes of non-spreading of weapons of mass destruction. Recent test for OIC was the reaction to humanitarian crisis in Somalia.

We managed to mobilize 350 billion US dollars for a program of transportation of food products, medicines and economic rehabilitation of Somalia.

Thirdly, in our community there live more than 140 ethnic and 40 confession people in peace and concord.

In Astana there regularly gather the Congresses of leaders of global and traditional religions.

We proposed to organize those forums under the aegis of UN.

It is our input into a global dialogue in strengthening of confidence in the planet.

Fourthly, our country demonstrates its devotion to the Goals of the millennium of UN. After the break of the USSR we managed to come out to the leading positions according to the tempos of reforms and dynamics of economic development.

During two decades our GDP per capita grew up by 14 times – from seven hundred to ten thousand US dollars.

Fifthly, Kazakhstan suggested to take the Global energy-ecological strategy and raised the large ecological initiative «Green Bridge».

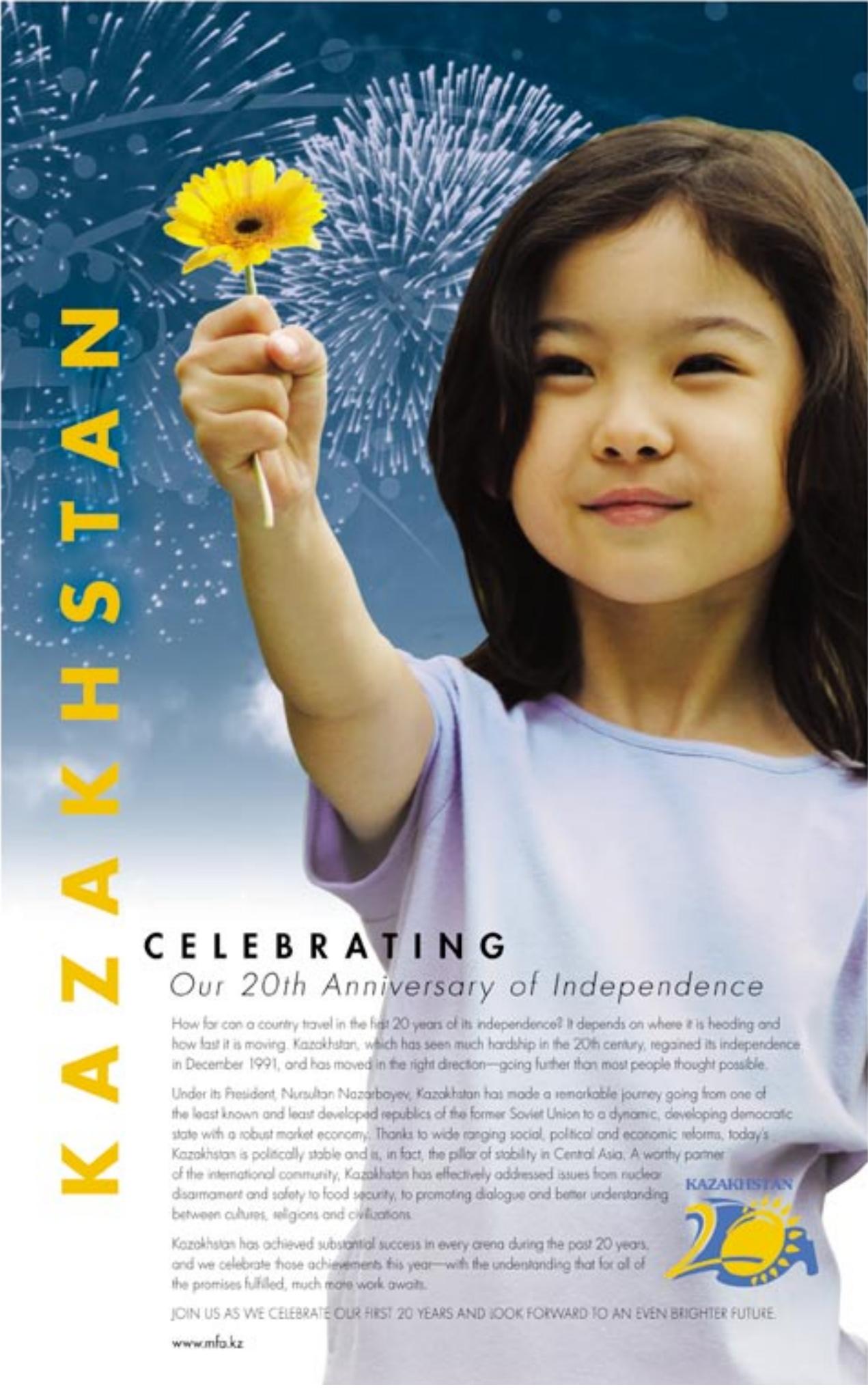
We plan to bring these ideas to the Summit of the millennium in Rio-de-Janeiro next year.

History puts big tasks for the mankind before each new epoch.

Today the most important thing – is to worthy pass the difficulties of global transformations in the XXI century.

Confidence and unity among all the nations – is the background for the new and fair world order.

(21.09.2011, New York)



KAZAKHSTAN

CELEBRATING

Our 20th Anniversary of Independence

How far can a country travel in the first 20 years of its independence? It depends on where it is heading and how fast it is moving. Kazakhstan, which has seen much hardship in the 20th century, regained its independence in December 1991, and has moved in the right direction—going further than most people thought possible.

Under its President, Nursultan Nazarbayev, Kazakhstan has made a remarkable journey going from one of the least known and least developed republics of the former Soviet Union to a dynamic, developing democratic state with a robust market economy. Thanks to wide ranging social, political and economic reforms, today's Kazakhstan is politically stable and is, in fact, the pillar of stability in Central Asia. A worthy partner of the international community, Kazakhstan has effectively addressed issues from nuclear disarmament and safety to food security, to promoting dialogue and better understanding between cultures, religions and civilizations.

Kazakhstan has achieved substantial success in every arena during the past 20 years, and we celebrate those achievements this year—with the understanding that for all of the promises fulfilled, much more work awaits.

JOIN US AS WE CELEBRATE OUR FIRST 20 YEARS AND LOOK FORWARD TO AN EVEN BRIGHTER FUTURE.

www.mfa.kz





信心和团结—— 公平世界秩序的 基石

选自哈萨克斯坦共和国总统
**NURSULTAN NAZARBAYEV在第66届联合国
大会议上的报告**

今年我国庆祝独立二十周年。

在此整个期间，哈萨克斯坦无条件地遵循“联合国宪章”的灵魂和所有要求。

首先，我们关闭了位于塞米巴拉金斯克的核试验场，成为世界上最早的新无核国家之一。

为确保世界一体化和全球稳定，我国投入巨大。

其次，我们在亚洲组织发起了一个我十九年前曾建议的互动和信任措施会议。

今天，二十九个国家参与其工作，几乎占地球人口的一半。

去年，哈萨克斯坦作为第一个独联体国家担任了欧安组织的主席国。我们给这个组织所有领域的活动注入动力。

十一年来我们首次在阿斯塔纳举行欧安组织首脑会议。

阿斯塔纳宣言有助于加强欧安组织在欧洲——大西洋和欧亚大陆的环境中创造一个共同的单一安全社区。

哈萨克斯坦已提出创建欧亚安全的单一平台，在未来团结欧安组织和亚信的潜在力量。

今年，哈萨克斯坦担当了伊斯兰合作组织主席国的职责。我们的努力都集中在作为主席国加强国际和地区安全，引导伊斯兰世界和西方之间的对话，反对伊斯兰恐惧症以及反对加强非扩散大规模杀伤性武器的政权。最近为伊斯兰会议组织进行的测试是在索马里人道主义危机的反应。

我们设法筹集3500亿美元，为向索马里运输食品、药品并恢复经济的项目提供资金。

第三，在我们的社会中，和平与和谐地共存着140多个民族和40多种宗教信仰。

在阿斯塔纳有定期寻觅传统宗教全球领袖和代表的大会。

我们建议在联合国的主持下举办这些论坛。

这是我们为加强对这个星球的信心而举办的全球对话。

第四，我们的国家展示了其献身于联合国千年目标的决心。苏联解体后，我们凭借改革和经济发展的动力节奏，走到了领导地位。

我们二十年间的人均国内生产总值增长了14倍——从七百余美金发展至一万美金。

第五，哈萨克斯坦建议采取全球能源生态战略，并提出了大型生态倡议《绿桥》。

我们计划明年把这些想法带往在里约热内卢举行的千年首脑会议。

每一个新时代面前，历史都给人类布置了重大的任务。

今天最重要的事情——是使二十一世纪经历的全球性困难都有意义。

信心和所有国家之间的团结——这是崭新公平的世界中秩序的基石。

(2011年9月21日，纽约) ■



15–17 November 2011

16th Turkmenistan International Oil & Gas Conference – OGT 2011

**Oil & gas Industry Development
and International Cooperation in 20 years
of Turkmenistan's Independence**

15–17 ноября 2011 года

16^{ая} Туркменская международная конференция – OGT 2011

**Рост нефтегазовой промышленности
и международное сотрудничество
за 20 лет независимости Туркменистана**

For information please contact us on the following details:
За информацией обращайтесь по следующим координатам:

In London / в Лондоне:
Tel: +44 (0) 207 328 8899
Fax: +44 (0) 207 624 9030
e-mail: mm@summittradeevents.com

In Moscow / в Москве:
Tel.: +7 (495) 935 7350
Fax: +7 (495) 9357351
e-mail: ballan@ite-expo.ru

www.oilgasturkmenistan.com

Organised by / Организаторы:



Ministry of Oil and Gas
Industry and Mineral Resources
of Turkmenistan

Министерство Нефтегазовой
промышленности и минеральных
ресурсов Туркменистана



Favourable context for cooperation

GALYMGZHAN KOISHYBAYEV
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Kazakhstan in Lithuania

- Mr. Ambassador, what are the expectations from the visit of the President of Lithuania in Kazakhstan in the beginning of October?

- First of all I would like to note that the forthcoming official visit of the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite to Kazakhstan is rather symbolic. It will be on the eve of important dates of jubilee – Kazakhstan will celebrate twenty years of its Independence this year, and the next year – twenty years from the foundation of diplomatic relations between Kazakhstan and Lithuania.

We anticipate that the visit of the President of Lithuania to Kazakhstan that is taking place by the invitation of the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev, will give a new impulse for the development of cooperation between Astana and Vilnius in all spectrum of matters interesting to both countries. We have already got all prerequisites for that and quite a lot of work has already been done. Among others, Kazakhstan has successfully completed its chairmanship in OSCE and is effectively working with Lithuanian chairmanship in this organization within the framework of „Troika“. Our country has actively started its chairmanship in the Organization of Muslim cooperation, and Lithuania has just completed two-year chairmanship in the Community of democracy and is getting ready to run EU in 2013.

- To what directions is it possible to expand our cooperation in your opinion?

- To my mind, the greatest potential is in the development of trade-economic component of our cooperation. In spite of the fact that Kazakhstan and Lithuania had to

develop in complicated economic situation recently due to the crisis, there are appearing new possibilities for the increase of economic cooperation, implementation of common investment projects. And it is seen in the rates of turnover. Bilateral cargo turnover decreased by 23% or to 176,5 million US dollars during 2010, and during the first half of 2011 bilateral cargo turnover increased by two times (104%) and made 150,3 million US dollars. During the first half last year cargo turnover made 73,6 million US dollars.

But the volumes of bilateral investments remain rather low. During the period of 2001 - 2010 the volume of gross flow of direct investments from Lithuania to Kazakhstan made 10,5 million US dollars. Therefore, in order to fully open our potential we are to do serious work in the field of opening the sphere of investment cooperation.

According to the data of July 2011, there were registered 158 companies with the participation of Lithuanian capital in Kazakhstan, including 54 operating ones. Mainly those companies are involved in the sphere of wholesale and retail trade, processing industry, communications and transport.

- Plans connected with the creation of bilateral business councils are under consideration and the businessmen and employers of both countries would join them. Could you say anything about the first results?

- In Kazakhstan they highly assess the readiness of Lithuanian side to expand trade-economic and investment relationships between the two countries and in our turn we are taking steps in ongoing motion. Really, in the nearest future

Kazakhstan and Lithuania Business Councils to the National Economic Chamber Atameken and Lithuanian Industrialists' Confederation will be founded in the nearest future.

It is anticipated that during the visit the President of Lithuania will take part in the ceremony of signing of Memorandum on the foundation of Business Councils and their first meetings.

Business Councils will organize common events directed to the activation of trade-economic cooperation between Lithuania and Kazakhstan, helping Kazakh and Lithuanian organizations and companies in coming to direct contacts, attracting their members to the participation in common projects implemented in the territory of Kazakhstan and Lithuania.

- On the eve of the visit of the President of Lithuania there took place the meeting of Lithuanian-Kazakhstan Intergovernmental Commission. What are the conclusions?

- Intergovernmental commission on trade-economic cooperation is an important mechanism for the development of economic relations. On the 5th of October this year during the latest meeting of the Commission in Astana there were

discussed the perspective bilateral cooperation directions that are going to be included into the agenda of the meetings of two heads of the states during the forthcoming visit of D.Grybauskaite to Kazakhstan. These are the matters connected with the increase of transit-transport flows, interactions in the sphere of energy, creation of common industries on the basis of advanced Lithuanian technologies, development of agricultural industry and tourist business.

One of the key directions of the development of cooperation is transit-transport sphere. Availability of relevant infrastructure in our countries allows transportation of cargo from Kazakhstan and South-Eastern countries of Asia to Europe and back. Lithuania might have become one of important the hubs of multimodal transport-logistics chain on the road West China – West Europe.

During the meeting of Intergovernmental Commission the parties supported the project for the organization of regular container train Lithuania (Klaipeda) – Kazakhstan (Almaty, Dostyk). We expect that this Project will create conditions for closer trade-economic cooperation between Kazakhstan and Lithuania. Presently the common Working group is under creation and there the representatives of railway administrations, logistics companies and associations, and interested state authorities of Kazakhstan and Lithuania will be included. This group will be involved into the investigation of possibilities of container train route Lithuania (Klaipeda) – Kazakhstan (Almaty, Dostyk) and back. It is anticipated that up to the 1st of November 2011 the Working group will prepare and approve the conditions.

Additional favourable condition for the transportation of cargo via Lithuania along the transit motorway West China – West Europe and specialized railway route Klaipeda – Karaganda – Dostyk – China will be the Customs Union between Belarus, Kazakhstan and Russia.

On the whole, the forthcoming Kazakh-Lithuanian negotiations in the highest level in Astana will take place in a rather favourable context for the activation of bilateral cooperation. ■

- Thank you for the answers.



在有利的背景下合作

GALYMZHAN KOISHYBAYEV
哈萨克斯坦驻立陶宛大使及全权代表



在您看来，沿着什么方向才有可能扩大我们的合作？

- 在我看来，最大潜力的组成部分在发展经济贸易的合作。尽管事实是，由于经济危机哈萨克斯坦和立陶宛必须在复杂的形势下发展经济，但也有出现新增加的经济合作，实施共同的投资项目的可能性。这点在其周转率中显而易见。双边货物周转量在2010年下降了23%，或为1.765亿美元，并在上半年增加2倍（104%）使得2011年双边货物周转创下1.503亿美元新高。去年上半年货物周转量为7300万美元。但是，双边投资的数量仍然相当低。2001年至2010期间从立陶宛到哈萨克斯坦的直接投资总流量的数量在1050万美元。因此，为了全面开放我们的潜力，我们在开放投资合作领域严肃地工作。

根据2011年7月的数据，在哈萨克斯坦有158家含有立陶宛资本的公司注册，其中包括54个操作系统的公司。那些公司主要是在批发和零售贸易领域，涉及加工工业，通讯和运输。

- 建立双边商业理事会的计划正在考虑之中，这两个国家的商人和雇主将加入此行列。关于首要结果您有什么想说的？

- 在哈萨克斯坦他们高度评价了立陶宛方面为扩大两国双边经济贸易和投资关系所做的准备，现在轮到我们了，我们正在采取步骤准备议案。说真的，在不久的将来，合作会出现在哈萨克斯坦和立陶宛商业议会、国家经济商会“Atameken”以及立陶宛工业家联合会。

据预计，访问期间，立陶宛总统将在商业理事会的基础上参与签署谅解备忘录仪式以及第一次会议。

商业理事会将组织引导立陶宛和哈萨克斯坦之间的经济贸易合作的常规活动，帮助哈萨克和立陶宛的组织和公司进行直接接触，吸引他们的成员参与在哈萨克斯坦和立陶宛领土上实施的共同项目。

- 立陶宛总统访问前夕举办了立陶宛和哈萨克斯坦政府间委员会会议。结论是什么？

- 政府间经济贸易合作委员会是经济关系发展的重要机制。今年10月5日在阿斯塔纳的委员会最新会议期间，讨论的角度是把握两国合作的方向，两国元首将在Grybauskaite博士访问期间将会议议程编写在案。这些都与过境运输流量增加相关，促进能源领域的互动，并基于立陶宛的先进技术发展常规行业，发展农业产业化和旅游业务。

合作发展的重点方向之一是过境运输领域。在我们国家相关基础设施的可用性允许来自哈萨克斯坦和东南亚国家的货物运输到欧洲再运输回来。立陶宛有可能成为“中国西部——西欧”的内陆多式联运物流链的重要枢纽之一。

在政府间委员会上，各方支持组织立陶宛（克莱佩达）——哈萨克斯坦（阿拉木图、多斯戴克）的定期集装箱列车项目。我们预计这一项目将为哈萨克斯坦和立陶宛之间进行更密切的经济贸易合作创造条件。目前常规工作组已经创建，其中将包含铁路主管部门的代表、物流企业和协会、以及哈萨克斯坦和立陶宛感兴趣的国家机关。该组织将参与到立陶宛（克莱佩达）——哈萨克斯坦（阿拉木图，多斯戴克）再返回的集装箱火车路线的可能性调查中。据预计，截止到2011年11月1日，工作组将编制和批准条件。

附加的有利条件是可以通过立陶宛沿“中国西部——西欧”过境高速公路运输货物，铁路专用路线是克莱佩达——卡拉干达——多斯戴克——中国，这将使白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯之间形成海关联盟。

整体而言，即将在阿斯塔纳举行的哈萨克斯坦和立陶宛最高级别的谈判将在一个相当有利的背景下展开，以激活双边合作。

- 大使先生，立陶宛总统在十月初访问哈萨克斯坦的目的是什么？

- 首先我想指出，立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite即将举行的对哈萨克斯坦正式访问只是象征性的。这将发生在周年纪念前夜——哈萨克斯坦今年将庆祝其独立二十年，并在明年庆祝哈萨克斯坦和立陶宛之间邦交二十年。

我们期望着应哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev的邀请，立陶宛总统访问哈萨克斯坦，这将给所有对两国发展有益的、在阿斯塔纳和维尔纽斯之间合作的事项注入新的动力。我们已掌握了所有先决条件，相当大量的工作已经完成。其中，哈萨克斯坦已经成功地完成其在欧安组织的主持工作，并与担任主席国的立陶宛在“三驾马车”的框架内有效地合作。我国积极开始其在穆斯林合作组织中的主席国工作，立陶宛刚刚完成为期两年的主持，准备于2013年在民主共同的体制下执政于欧盟。



Eurasia is a single continent

ROKAS BERNOTAS
**Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Lithuania in Kazakhstan**



- Mr. Ambassador, in order to strengthen economic and cultural relationships of Europe and Asia, Your experience is invaluable: diplomatic service in the most powerful Asian state in China and in Kazakhstan which is actively integrating into European and global structures and this gives possibilities for deep insights and allow to foresee perspectives. What are they? Won't historical, economical, cultural, traditions and mentality differences interfere with the creation in the reality so often used and so liked combination Eurasia in literature and business environment? What is the essence of Eurasia?

- Though traditionally we speak about Europe and Asia having in minds two separate phenomena, it really is a single Continent the nations of which in the course of history cooperated intensively. The ancestors of present inhabitants of

Europe in the course of history descended from Asia or just wandered along Asian vastitude looking for their own land. Great inventions came from Asia – paper, porcelain, silk and gunpowder. The art of the Far East had great influence on the development of European art. But one should not think that the movement was only from the East to West. Present Asia was formed and it was and is influenced by the European way of life, ideas, goods and inventions. Today a city in China does not differ a lot from European city – similar buildings, automobiles, and clothing of people. In the Far East, in India, in Middle Asia or Arab countries they are keenly interested in the fate of European model – European Union.

Never-the-less the European countries less and less are involved in the production of goods during the last decades, for example, pro-

duction of steel has disappeared as Chinese people do it rather cheaper and of good quality. They are skilful and are satisfied with lower salary. It is difficult to compete with them in industry. China has become a factory of the world. The demand for raw materials and energy has grown there. The big deposits of raw materials are exploited there where the density of people is the lowest – in Russia, Mongolia and Kazakhstan. Therefore, the goods in Eurasia are produced in the Far East and transported to Europe. Raw materials from the middle of Asia are transported both to the West (for example, energy resources, steel, copper, zinc) and to the East. The mass of transported goods is great that there appears a lack of usual roads and pipelines. Sea route is long and in some places the pirates threaten. It is not clear whether the disturbances in the Near East will make impact on the traffic. Therefore, the idea to revive the new Silk Road from China via Kazakhstan, Russia towards the ports of the Baltic Sea, is rather valuable. As trade is useful for all countries, one should not fear of the fact that the differences in traditions and religions might interfere with it.

Kazakhstan is interesting because it is the most developed and European-like state of Middle Asia region. Special governmental program „Road to Europe“ is under implementation. Lithuania is known in Kazakhstan, its food products – cheese, fish products, butter and others are of great value. Lithuanian doctors, IT specialists and others apply their skills in this country. Before starting my work in Astana I did not think that the relationships between Lithuania and Kazakhstan were so wide and different.

It is rather interesting that both Lithuanians and Kazakh people have the feminine name „Sun“. In Kazakh it means – „sunray“.

- What priority labour directions do you see in Kazakhstan?

First of all my goal is – to continue the work that has been started in China: achieve that the new Silk Road to Europe started its work. As the Ambassador of Lithuania I would like that this road had at least one branch to Klaipeda port and the goods started to move along Silk and Amber route.

I think that there are a lot of opportunities to develop Lithuanian goods export to Kazakhstan. If more Lithuanian goods found the

buyer in Kazakhstan, the relationships between both countries would strengthen more. Kazakhstan authorities gladly help the investors and I think that it might interest Lithuanian businessmen.

I have heard such a saying: „We know the name – Lithuania. And what is the present Lithuania?“ Therefore it is important to develop the cognition of Lithuania in Kazakhstan. And the best means – is tourism. I would really be happy if the tourists flow to Lithuania increased, if Kazakh people got interested in Vilnius and Druskininkai, Kaunas and Palanga, if they liked to spend their vacations and get treatment. A solid background for that is already being put.

I think the twenty years of intensive reforms in Lithuania gave good and valuable experience and we should get ready to share it with our partners in Kazakhstan.

And our nearest task – is to complete the settlement works in the embassy in Astana, organize the repairs of the building of embassy department in Almaty.

- How do you assess the results of the 7th Lithuanian and Kazakhstan intergovernmental meeting of the commission on trade and economic cooperation matters that took place in the beginning of September?

Lithuanian and Kazakhstan intergovernmental commission in its 7th meeting stated that this year the bilateral trade grew up by more than two times comparing to the analogical period last year. Both sides support the idea to create bilateral business councils dedicated to the intensification of business relationships.

The most important conclusion is – that the commission supports the project to launch a regular container train Lithuania-Kazakhstan. It is important to organize traffic in such a way that there was no deficit of wagons. It was suggested to wider use Klaipeda port for the transportation of grains, black metals, oil and oil products and cold products from Kazakhstan.

Both countries are interested in the development of tourism, energy saving and alternative energy sources, exchange of experience in the fields of metrology and standardization and e-government and e-trade, cooperation in the fields of education, science and culture and etc.

On the whole, a solid background is put for business and state institutions' relationships in the nearest future. ■

- Thank you for the answers.



"UNITED RUSSIA" Party Project
"Saint-Petersburg –
the sea capital of Russia"

IV All-Russian conference "Manpower Policy"

December 15-16, 2011

The program includes:

- Creation and implementation of the targeted staff-training programmes in the transport sector;
- Efficiency and effectiveness (productivity) criteria of manpower policy;
- Prospects of the formation and use of succession pool resources in the transport sector;
- High grade personnel as a pledge of competitiveness of the Russian transport sector;
- State of labor market in the transport sector in post-crisis period;
- The peculiarities of HR management in the field of transport;
- Professional retraining and advanced training of employees.

Participants: (Delegates)

Ministry of Education and Science of the Russian Federation,
Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation,
Ministry of Transport of the Russian Federation;
Federal Agency of Sea and River Transport
of the Russian Federation,
Federal Air Transport Agency of the Russian Federation,
Federal Highway Agency of Ministry of Transport
of the Russian Federation,
The Federal Agency for Railway Transport
of the Russian Federation,
The Federal Service for Transport Supervision
of the Russian Federation,
Representatives of regional authorities,
Educational institutions of the transport sector,
The largest transport and logistics companies,
Leading recruitment agencies,
Financial and credit institutions.



Conference
Point

The operator of the Conference
+7(812) 327-93-70,
+7(812) 370-16-02
www.global-port.ru



АЭРОПОРТ ПУЛКОВО
Санкт-Петербург

Внуково
Международный аэропорт

ROSSIYA
Russia's Airlines



欧亚是一个单独的大陆

ROKAS BERNOTAS

立陶宛驻哈萨克斯坦大使及全权代表



- 大使先生，在加强欧洲和亚洲的经济和文化的关系方面，您的经验是十分宝贵的：在最强大的亚洲国家中国和哈萨克斯坦的外交服务中，积极融入欧洲和全球结构，这给了出现深刻见解以可能性，并且允许预见观点。这些是什么呢？难道历史、经济、文化、传统和心态上的差异不是如此经常干预现实中的创造，如此喜欢在文学和商业环境中的欧亚结合吗？欧亚大陆的本质是什么？

虽然传统上，我们谈论欧洲和亚洲时在思想上有两个单独的现象，但是在历史的长河中它们确实是在同一个大陆上有着深入合作的国家。目前的欧洲居民，在历史长河中的祖先起源于亚洲，或

只是沿着广大的亚洲徘徊，寻找自己的土地。来自亚洲的伟大发明——纸张、瓷器、丝绸和火药，以及远东艺术都对欧洲艺术的发展都有很大影响。但是我们不应该认为此运动仅仅是从东方到西方。现在的亚洲已经按照由欧洲的生活方式、思想、商品和发明影响而形成。今天，一个中国城市与很多来自欧洲的城市并没有差别——类似的建筑物、汽车和服装。在远东、印度、中亚和阿拉伯国家他们兴趣浓厚地关注着欧洲模式——欧洲联盟的命运。在过去的几十年中，不少欧洲国家越来越少地参与商品生产，例如，由于中国的产成品便宜且质量好，钢铁生产已经消失了。他们工艺娴熟

并能满足于较低的薪酬。在工业上是很难与之抗衡的，中国已成为世界工厂。在这里原材料和能源的需求在增长。在俄罗斯、蒙古和哈萨克斯坦，人口的密度最低的地方，开采出的原料被大量地存放。因此，欧亚大陆的商品在远东生产然后运往欧洲。来自亚洲的中间原料运输到西方（例如能源、钢铁、铜、锌）和东部地区。货物的大量运输保持着良好的势态，以至于出现常规道路和管线的缺乏。海路是漫长的，在一些地方还存在海盗的威胁。目前尚不清楚在近东地区的动乱对交通是否有影响。因此，恢复途经哈萨克斯坦、俄罗斯到波罗的海港口的中国新丝绸之路的想法是很有价值的。由于贸易对所有国家都非常有用的，我们不应该担心发生传统和宗教的差异可能会出现干扰的状况。

哈萨克斯坦是有意思的地方，因为它在中亚地区最发达，是和欧洲一样的状态。政府特别计划的“通向欧洲之路”正在实施。立陶宛在哈萨克斯坦以其食品——奶酪、鱼制品、黄油和其他具有重要价值的资源著称，如立陶宛医生，IT专家和其他用自己的技能适用于这个国家的人。在阿斯塔纳开始工作之前，我没有想到，立陶宛和哈萨克斯坦之间的关系是如此广泛和不同。

相当有趣的是，在立陶宛和哈萨克都存在的女性化名字“太阳”。在哈萨克斯坦，它的意思是——“新蓄”。

- 在哈萨克斯坦你看到了什么样的优先劳务方向？

我的目标首先是——将已在中国开始的工作继续发展下去：实现到欧洲的新丝绸之路的开始工作。作为立陶宛大使，我希望这条道路上至少有一个分支是通向克莱佩达港口的，货物开始沿着丝绸之路和琥珀路线进行运输。

我认为有很多机会发展立陶宛到哈萨克斯坦的出口货物。如果买方在哈萨克斯坦发现更多的立陶宛货物，将

加强两国之间的关系等等。哈萨克斯坦当局乐意帮助投资者，我认为这可能会使立陶宛的商人感兴趣。

我曾听到这样一种说法：“我们知道这个名字——立陶宛。目前立陶宛是什么样子？”因此，重要的是要发展哈萨克斯坦对立陶宛的认知。其最佳手段是旅游业。我真的很高兴，如果立陶宛的游客流量增加，如果哈萨克人对维尔纽斯、多拉斯可因因凯、考纳斯及帕兰加产生了兴趣，他们会喜欢来此度过他们的假期并得到治疗。为此的坚实背景已被付诸表决。

我认为立陶宛密集改革二十多年积累了良好和宝贵的经验，我们应该准备好与我们在哈萨克斯坦的合作伙伴进行分享。

而离我们最近的任务——是完成在使馆在阿斯塔纳工程的结算，在阿拉木图组织建设维修使馆部门。

- 你如何评价贸易和经济合作事宜委员会于九月初所举办的第七届立陶宛和哈萨克斯坦政府间会议的结果？

立陶宛和哈萨克斯坦政府间委员会在其第七次会议上指出，相比去年同期，今年以来双边贸易增长了2倍以上。双方支持以召开专用议会建立业务关系来激化双边业务的这一想法。

最重要的结论是——该委员会推出并支持立陶宛和哈萨克斯坦之间的定期集装箱列车这一项目。组织这样一种没有赤字的货车交通方式是很重要的。有人建议，更广泛地使用克莱佩达港口运输谷物、黑色金属、石油和石油产品以及来自哈萨克斯坦的冷产品。

这两个国家有兴趣在发展旅游、节能和替代能源、计量和标准化、电子政务和电子贸易、教育、科学和文化等领域的合作方面进行经验交流。

整体而言，为了在不久的将来建立企业和国家机构间的关系，牢固背景已经开始建立。

Hear from



Bambang Susantono
Vice Minister of Transportation
Ministry of Transportation,
Indonesia



Joko Widodo
Mayor
Solo City, Indonesia



Tundjung Inderawan
Director General of Railways
Ministry of Transportation,
Indonesia



Noni Purnomo
Vice President, Business
Development
Blue Bird Group, Indonesia



Emma Sri Martini
President Director
PT Sarana Multi Infrastruktur,
Indonesia



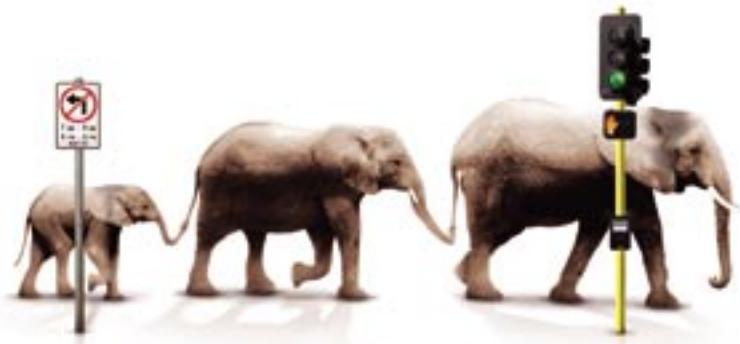
Frans Sunito
President Director
PT Jasa Marga, Indonesia

URBAN TRANSPORT WORLD

ASIA 2011

29 November – 1 December 2011 | Mandarin Oriental, Jakarta, Indonesia

Mass Transit



Investment and development opportunities for operators, developers, government and investors

Exploring partnership and collaboration opportunities in Asia?

Establish relationships and sign business deals with the key decision makers in the world's fastest developing transportation market

Looking for railway and bus project opportunities?

Gain access to the upcoming multi-billion-dollar transportation projects in Indonesia today

Keen to learn best practices that deliver measurable ROI?

Apply proven strategies in improving your operations to maximise productivity, safety, farebox and non-farebox revenues

www.terrapinn.com/utwa

Gold Sponsor:



Media Partner:

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Supported by:



Ministry of Transportation,
Indonesia

Produced by:

terrapinn
USE YOUR BRAIN



Coordination of activities of state authorities and business is necessary

Welcome speech of RAPIL ZHOSHYBAYEV the secretary of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan, co-chairman of Kazakhstan-Lithuania Intergovernmental Commission for cooperation,



On behalf of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan I would like to greet the readers of the magazine JŪRA MOPE SEA.

Lithuania is a priority partner of Kazakhstan in the Baltic region. It is connected with practically all spheres of our cooperation: from political contacts in the highest level to different aspects of economic interaction.

One of the tasks of the Intergovernmental Commission's work is the search of perspective cooperation directions. For the creation of maximally comfortable conditions for implementation of business interaction, precise coordination of actions of state authorities and business is necessary. In order to help Kazakh and Lithuanian companies to come into direct contacts and attract the members to participate in common projects, the decision on the foundation of Business Councils to the National Economic Chamber *Atamekent* and Lithuanian Industrialists' Confederation was taken.

The results of the latest meeting of the Intergovernmental Commission in Astana showed that Kazakhstan and Lithuania are to the same extent interested into the improvement of transport-logistics infrastructure in order to increase the competitiveness of our countries in transit services market, work out mutually beneficial ways for the increase of efficiency of Eurasian transit. Significant reserves are in common activities of small and middle business in agricultural sector and in the sphere of tourism. Of course, this is not the end of the list of all possibilities in order to fully use the economic potential in the relationships between our countries. ■

国家机关和业务活动之间的协调是必要的

哈萨克斯坦共和国外交事务部秘书长、哈萨克斯坦和立陶宛政府间委员会合作联合主席
RAPIL ZHOSHYBAYEV
的欢迎词

我谨代表哈萨克斯坦共和国外交事务部问候国际商业杂志《海》的读者朋友们。

立陶宛是哈萨克斯坦在波罗的海地区的优先合作伙伴。我们的合作几乎联系到所有领域：从最高级别的政治接触到底层的经济互动。

政府间委员会的工作任务之一是研究未来合作的方向。为了给业务互动创造最大限度舒适的实施条件，精确地协调国家机关和业务行动是必要的。为了帮助哈萨克斯坦和立陶宛的公司来直接接触和吸引成员参加共同项目，决定采取建立国家经济要略Atamekent和立陶宛的工业家联合会商业理事会。

在阿斯塔纳举行的政府间委员会最近一次会议的结果表明，哈萨克斯坦和立陶宛对交通物流基础设施的改善感兴趣，目的是提高我们国家在过境运输服务市场上竞争力，研究出互利互惠模式以提高欧亚过境运输效率。在农业和旅游领域的中小业务中显著储量存在于共同活动中。当然，为了充分利用我们两国关系之间的经济潜力，这并不是最终的可能性列表。 ■



Patience is necessary for working in Asia

RIMANTAS ZYLIUS

Minister of the Ministry of Economy of the Republic of Lithuania, co-chairman of Lithuania-Kazakhstan

Intergovernmental Commission for cooperation



- Mr. Minister, how do you assess the results of the 7th Lithuanian and Kazakhstan intergovernmental meeting of the commission on trade and economic cooperation matters?

I assess the results positively. We were a success to push forward the transport field matters – working group has already started its work, which is made of the representatives of railway administrations, logistics companies and associations of both countries as well as state institutions. This working group until the 1st of November will prepare and approve the traffic conditions of a container train between Lithuania and Kazakhstan. The countries stressed the importance of cooperation in energy matters and intend to develop bilaterally beneficial relationships, at the same time implementing cooperation projects in the field of renewing energy. They will further induce cooperation in the fields of agriculture, health care, food and chemical industry, tourism and others. It was also agreed to develop cooperation and help Kazakhstan to undertake Lithuanian knowledge in standardization and metrology fields.

- Looking for goods the eyes were turned to China. After the visit to Kazakhstan you visited China. Did the meetings in this country strengthen the anticipations that China cargo might fill in the returning container train from Almaty to Klaipeda?

耐心是在亚洲工作的必要元素

RIMANTAS ZYLIUS

立陶宛共和国经济部部长，哈萨克斯坦和立陶宛政府间委员会合作联合主席

- 你如何评价第七届立陶宛和哈萨克斯坦政府间贸易和经济合作事宜委员会会议的结果？

我对此结果持积极的评估态度。我们在推动交通领域事宜方面获得了成功，由两国铁路主管部门、物流企业以及国家机构协会的代表组成的工作小组已开始工作。直到这个11月1日，工作组将制定和批准立陶宛和哈萨克斯坦之间的集装箱火车的交通条件。这些国家强调，能源方面的合作的重要性，并打算发展双边互利关系，在同一时间实施更新能源领域的合作项目。他们将进一步促使农业、医疗保健、食品、化工等行业的发展，促进旅游等领域的合作。会议还商定开展合作，帮助哈萨克斯坦学习立陶宛在标准化和计量领域方面的知识。

- 寻找货物的目光转向了中国。完成了对哈萨克斯坦的访问后，您访问了中国。在这个国家召开的会议是否加强了这样一个预期，那就是中国的货物可能填补从阿拉木图返回到克莱佩达的集装箱列车？

对中国的访问目的主要是寻找投资——我们参与了最大的投资展览，CIFIT国际投资贸易洽谈会，立陶宛激光技术和光学生产者参加了这一展览，在那里与中国的大型科技公司如“华为”、“中兴通讯”、“迈瑞”等见面，我们提出了在立陶宛投资的可能性。虽然在中国访问期间没有特别关注区间列车，但在与中国商务部部长的会面以及其他讨论中指出，中国看到立陶宛在货物运输领域中的潜力。

- 关于在亚洲发展立陶宛的业务，尤其对哈萨克斯坦和中国而言，你看到了什么样的可能性？

哈萨克斯坦和中国都是巨大且还没有填满的市场，因此发展的潜力是巨大的。但我们要记住，在这两个国家开展业务都需要相当大量的前期成本投入、人力参与、设立代表以及极大的（也许是最重要的）耐心。 ■



Lithuanian Industrialists` Confederation defends its business interests



We may consider Lithuanian Industrialists` Confederation as a barometer of Lithuanian economics, industry and business which connects 45 business associations.

This organization exists since 1930. It was founded as a union of Lithuanian trade people, industrialists and craftsmen. The union that existed before the war was restored sixty years later – in 1989 as the association of Lithuanian industrialists. In 1993 it was re-organized to Lithuanian Industrialists` Confederation.

The president of the Confederation was elected and is still chairing, he is one of the most prominent personalities of Lithuania, well-known businessman and statesman, a member of the Supreme Soviet of Lithuania – Restoration Seimas, signatory of March 11 Independence Act and the former Prime Minister of Lithuania Dr. Bronislovas Lubys.

The guest of the magazine Dr. BRONISLOVAS LUBYS shares his ideas about the tendencies of global economics, relation of politics and business, international cooperation and the influence of personalities on the trends of global development.

- Mr. Lubys, what is the role of Lithuanian Industrialists` Confederation in forming the economic policy of the country and business development strategy?

- Uniting more than 4000 companies and being the biggest public organization in the country, Lithuanian Industrialists` Confederation makes a significant impact on the development of Lithuanian economics and business. Lithuanian Industrialists` Confederation represents the employers and defends the interests of the members in the governmental, social and international organizations, helps the companies to find new export markets and consolidate there, develops relationships with international industry, business and employers` organizations, defends social and legal interests of Lithuanian employers but at the same time looks for ways how to strengthen social dialogue and induces the following of ecological requirements. Trying to achieve these goals the organization adds to the improvement of business environment in Lithuania, induces free enterprise and its traditions strengthening Lithuanian economics in this way. By active cooperation with state institutions the organization forms long-term development guidelines.

- What development tendencies of Lithuanian industry do you see?

- Presently Lithuanian industry creates more than one fifth of the country's value added and employs almost one fifth of all working people. Lithuanian industry was the sector of the economy which was rapidly recovering after the crisis, becoming more significant for the economics of the country. Export-oriented Lithuanian production managed to maintain the vitality of the companies in 2010 and helped to turn on the engine of domestic consumption. We forecast that in 2011 the industrialists will be the engine of GDP and will create the greatest majority of job places, and renewed Lithuanian industrial companies permanently implement new technologies as they are based on innovations and human resources and have the potential and competitive advantages in foreign markets.

- Lithuanian Industrialists` Confederation takes an active part not only within the country but also in international activities. There are founded Lithuanian-Russian, Lithuanian-Belarus and recently Lithuanian-Kazakhstan Business Councils of economic and trade cooperation. What is the task of those structures?

Speaking about business councils I would first of all like to note that it is a business club which unites Lithuanian businessmen that have concrete interests in Russian, Kazakh and Belarus markets. It is not a full list of business councils. As this form of cooperation has justified itself, we presently plan to found several new business councils with European and Asian countries.

We permanently organize meetings with the representatives of high officials of the countries and businessmen for our members and during the meetings they discuss the possibilities of bilateral economic cooperation as well as the appearing problems.

The members of our business councils get free information about the entrance conditions to these markets, peculiarities of the markets and legal regulations. Together with our partners we help to find useful business contacts.

The other important aspect of the activities of the council – is to represent the interests of our members in intergovernmental commissions.

- The representatives of the Confederation are the members of the intergovernmental commissions of Lithuanian and foreign countries. What role do the activities of those commissions play in international economic cooperation?

- As far as I know the format of the intergovernmental commissions is mainly used for the cooperation with the former soviet republics (except Latvia, and Estonia as they are members of EU). It is a good format where it is possible to constructively solve the problems with the representatives of the institutional authorities of those countries. Lithuanian Industrialists` Confederation has delegated its representatives to those commissions and they take an active part in their activities.



立陶宛工业家联合会捍卫其商业利益

- In the beginning of September the delegation of Lithuanian Industrialists' Confederation took part in the 7th Lithuanian and Kazakhstan intergovernmental meeting of the commission on trade and economic cooperation matters that took place in Astana. What significant agreements did you manage to reach?

- In the 7th Lithuanian and Kazakh intergovernmental meeting of the commission there were discussed more than 16 urgent fields of bilateral cooperation such as logistics, tourism, customs, health care, high technologies, agriculture and etc. The question of East-West transport corridor that is very important to Lithuania was also discussed and it was decided to make a working group from the representatives of the relevant institutions which investigated existing problems and gave the ways of their solution. Lithuania proposed to better use the advantages of Klaipeda port exporting Kazakh grain and raw materials. At the meeting of the commission the attention was paid to the unused possibilities in the field of healthy tourism. Lithuania may praise itself by European-level hospitals and sanatoriums for reasonable price.

- During the visit of the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite to Kazakhstan in October 5-7, the Lithuanian Industrialists' Confederation mission will accompany her. What are the goals of this mission?

- This business mission has achieved great interest among the Lithuanian businessmen. About 40 companies from the fields of logistics, high technologies, science, construction and tourism plan to take part in it and it really reflects our export potential and what we may do perfectly. During this business mission Lithuanian-Kazakhstan business forum will be organized and economic potential of Lithuania will be presented as well as the guidelines of bilateral economic cooperation. The agreement between Lithuanian Industrialists' Confederation and National Economic Chamber *Atameikent* will be signed during the forum. One of the items of this agreement foresees that such business forums became traditional ones and it would really make the cooperation between the business companies of our countries more active.

- What hopes do you cherish to the meeting of the highest heads of Lithuania and Kazakhstan?

- If I am not mistaken, the meeting of such level took place 15 years ago. I think that regular meetings of the highest officials of the countries are really important for the development of bilateral economic relations. We anticipate that during this visit the questions of economic cooperation will be discussed and a new page in the history of the cooperation between our countries will be opened. Lithuania is able to propose to Kazakhstan quite a lot, we have passed a long way of integration to EU and we may become a small but a reliable window to Scandinavian and other European countries markets.

- Politicians and businessmen usually stress that the relationships of Lithuania and Kazakhstan are special. Where does this exceptionality come out?

- I think that we are linked with small but pithy historical knowledge. Our countries experienced the same economic changes and I think that we may learn from each other. Active cooperation between our state institutions and specialists prove it. Lithuanian businessmen have been working in Kazakhstan market long ago and as far as I know they have good reputation among Kazakhstan businessmen and it allows developing new business projects.

- Stable growth of Kazakhstan economics, successfully managed the first wave of global economic crisis that brought to downfall the world economics, in this Asian country is linked with the wise ruling of the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev. How do you assess the impact of personalities on the trends of global development? What personalities do make the course of global economics lately?

- Speaking about the President Nursultan Nazarbayev I wish to note that he had to rule the country at the difficult moments when after the break of the USSR he had to create new institutions starting with „zero“ and implement complicated market reforms. Even today, 20 years later, Kazakhstan is one of the most liberal and cherishing countries in Central Asia. The initiative of the President Nursultan Nazarbayev concerning the common global currency was widely discussed among the economists. The idea was presented and is successfully under implementation the other one – common customs union between Russia, Kazakhstan and Belarus and the initiator of it was the President of Kazakhstan.

- Having returned from international economics forum that took place in Saint Petersburg, at the annual Lithuanian Industrialists' Confederation conference you said that the global heads speak about the approaching inevitable second wave of the crisis, which may occur in 2012-2016. The factors predominating the crisis are the debts of the states. Is the prevention of a crisis possible in global scale?

First of all, the countries who did their homework during the economic recession, today are executing the preventive measures of the second crisis and are better prepared concerning debts, work efficiency, reasonable decisions and in other aspects. But the weak chain – is the countries that lack responsibility and political will and they should immediately take resolute actions in order the second wave of crisis did not reach financial markets in a number of countries. In its turn, all EU countries should more harmonize fiscal policy and for this reason it is proposed to found EU institution responsible for common economic policy and it would be one of preventive measures for avoiding financial instability.

- Thank you for the answers. ■



我们可以把立陶宛工业家联合会作为连接立陶宛45个经济、工业和商业的协会的晴雨表。该组织作为一个立陶宛贸易、工业和手工业者联盟，自1930年成立以来存在至今。战前就存在的立陶宛工业家协会于战后60年后的1989年恢复该联盟。

1993年，立陶宛工业家联合会重新举办。

当选联合会主席后，立陶宛前总理Bronislovas Lubys博士一直担任此职位，他是立陶宛最突出的人物，著名的商人和政治家，立陶宛最高苏维埃成员之一——参与恢复立陶宛共和国议会3月11日独立法案的签署。

杂志嘉宾

BRONISLOVAS LUBYS博士分享了他对于全球经济、政治和商业关系、国际合作和全球发展潮流人士影响趋势的想法。



- 立陶宛工业家联合会在形成国家和企业发展战略经济政策的作用是什么？

- 作为汇聚超过4000家公司的该国最大公共组织，立陶宛工业家联合会对立陶宛的经济和商业的发展产生了重大影响。立陶宛工业家联合会代表雇主，为政府、社会和国际组织成员的利益辩护，帮助企业寻找新的出口市场，巩固和开发与国际行业、企业和雇主组织之间的关系，在同一时间维护社会和立陶宛雇主的合法权益，寻找如何加强社会对话和引导生态要求。努力实现这些组织目标，增加在立陶宛营商环境的改善，以这种方式引导企业自由和传统，加强立陶宛经济。通过与国家机构的长期积极合作来发展组织形式指导方针。

- 你看到了立陶宛行业发展的什么趋势？

- 目前，立陶宛创建超过五分之一的国家行业附加值，员工几乎增加到了全体劳动人民的五分之一。这是在危机后立陶宛行业迅速复苏的经济部门，这在该国的经济中更为显著。立陶宛进行出口导向型生产管理，以在2010年保持该公司的活力，帮助打开国内消费的引擎。我们预测，在2011年，工业将成为国内生产总值的发动机，将创建最广大的工作场所，并重申立陶宛工业公司将继续实施新技术，因为它们基于创新和人力资源，并具有在国外的潜力和竞争优势市场。

- 不仅在国内，立陶宛工业家联合会也积极参与国际活动。其中有立陶宛和俄罗斯、立陶宛和白俄罗斯、立陶宛和哈萨克斯坦最近的经济和贸易合作商业理事会成立。这些组织结构的任务是什么？

在谈到商业理事会，我想首先要说明，它是一个商业俱乐部，团结立陶宛商人在俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯市场的具体利益。它不是一个商业理事会的完整列

表。由于这种形式合作自我证明是良好的，我们目前计划发掘几个新的欧亚国家的议会业务。

我们长期为我们的成员组织与国家高级官员和商人代表的相关会议。会议期间，他们讨论了双边经济合作以及出现问题的可能性。

我们的商业理事会的成员得到有关进入条件、市场、市场的特殊性和法律法规的免费信息。加上我们的合作伙伴，帮助我们找到有用的业务联系。

理事会活动的其他重要意义——是代表我们成员在政府间委员会的利益。

- 联合会的代表是立陶宛和外国政府间委员会的成员。这些委员会的活动在国际经济合作中发挥什么样的作用？

- 据我所知，政府间委员会形式主要用于前苏联加盟共和国之间的合作（拉脱维亚、爱沙尼亚除外，因为它们是欧盟成员国）。这是一个很好的形式，可能通过与当局代表建设性交流来解决这些国家的体制问题。立陶宛工业家联合会已授权它代表这些委员会，让他们积极参与其活动。

- 立陶宛工业家联合会代表团在九月初参加了第七届立陶宛和哈萨克斯坦政府间贸易和经济合作事宜，参加了在阿斯塔纳举行的委员会会议的一部分。有没有达成什么显著的管理协议呢？

- 第七届立陶宛和哈萨克斯坦政府间委员会会议，讨论了16多个双边合作，如物流、旅游、海关、卫生保健、高科技、农业等关于“东西”运输问题的迫切领域，还讨论了作为非常重要的走廊的立陶宛，这是一个工作组决定从有关机构的调查存在的问题，并给他们的代表解决方案的方式。立陶宛提出要更好地利用克莱佩达港口出口的哈萨克斯坦粮食和原材料的优势。在委员会上，健康旅游领域中未使用的可能性引起了注意。立陶宛被

其拥有欧洲级医院和疗养院以及合理的价格所称道。

- 立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite10月5日至7日访问哈萨克斯坦期间，立陶宛工业家联合会的使命将伴随她。这一使命的目标是什么？

- 此业务的使命已在立陶宛商人之间引起极大兴趣。物流、高新技术、科学、建筑和旅游计划中领域的约40家公司真正反映我们的出口潜力，以及我们可以如何做的完美。在此使命期间将组织立陶宛和哈萨克斯坦商务论坛，立陶宛的经济潜力将作为双边经济合作的指导方针。立陶宛工业家之间的协议“Atamekent”将由联邦和哈萨克斯坦商业联合会将在论坛期间签署。本协议的项目之一，是预计这种商业论坛成为传统，它将真正使我们国家的商业公司之间的合作更加活跃。

- 你希望如何好好珍惜立陶宛和哈萨克斯坦的最高首脑会议？

- 如果我没有记错，十五年前举办过这种级别的会议。我认为国家间最高官员的定期会晤对双边经济关系的发展是非常重要的。我们预计，这次访问期间讨论经济合作问题，将打开我们两国之间合作历史上新的一页。立陶宛给哈萨克斯坦提了不少建议，欧盟一体化的通过有一条很长的路要走，我们有可能成为一个小但可靠的窗口，通往斯堪的纳维亚和其他欧洲国家市场。

- 政客和商人通常强调的是，立陶宛和哈萨克斯坦的关系是特殊的。这特殊性从哪里来？

- 我认为我们是与短小但精悍的历史知识相联系。我们的国家经历了同样的的经济变化，我认为我们可以相互学习形式。我们的国家机构和专家之间的积极合作证明了这一点。立陶宛商人在哈萨克斯坦市场上很久以前已经工作，据我所知，他们在

哈萨克斯坦商人之间有良好的信誉，允许开发新的业务项目。

- 哈萨克斯坦经济稳定增长，成功地管理了全球经济危机带来的倒台，这个亚洲国家在世界经济中的表现与哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev的英明治理密不可分。在全球发展的趋势方面，你如何评价人物的影响？近来全球经济的过程中体现了他的什么性格？

- 有关总统Nursultan Nazarbayev，我要指出，他曾在困难的时刻统治国家，当苏联解体后，他创建“零”开始的新的体制并实现复杂的市场化改革。即使在今天，二十年后，哈萨克斯坦也是中亚最自由最珍贵的国家之一。总统Nazarbayev倡议，涉及全球共同货币的经济学家之间的开展广泛讨论。当时的想法是提出并正在实施成功的是另外一个——俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯之间的共同关税联盟，发起人是哈萨克斯坦总统。

- 国际经济论坛上，参加了圣彼得堡举行年度立陶宛工业家联合会会议提出，全球元首对即将到来的第二次危机浪潮不可避免，这可能发生在2012-2016年。预先确定的危机因素是国家的债务。有可能在全球范围内预防危机吗？

- 首先，在经济衰退期间做过功课的国家，今天正在执行的第二次危机的预防措施和有关债务、工作效率、合理决定，并在其他方面有更好的准备。但薄弱环节是缺乏责任感和政治意愿，并应立即采取果断行动，以使得第二波的危机并不到达一些国家的金融市场。反过来，所有欧盟国家应更加协调财政政策，由此建议欧盟机构负责共同的经济政策，这将是预防措施之一，以避免金融的不稳定。

- 谢谢您的回答。 ■



Messe München
International

**5th International Exhibition
for Logistics, Telematics and Transport**



transport logistic China

including



connecting business

5 – 7 June 2012

Shanghai New International Expo Centre

www.transportlogistic-china.com
www.AirCargoChina.com

Organizers: Munich Trade Fairs International Group | Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.
Trade Fair Management: Munich Trade Fairs (Shanghai) Co.,Ltd.
Hotline (+49 89) 9 49-1 14 98 | Fax (+49 89) 9 49-1 14 99



Mark Millar
MBA, PMHCKLA, FCILT

Hong Kong – Leading Global Logistics Hub

Mark Millar leverages over 20 years of global business experience to provide independent Consulting, Education and Advisory services that create value for clients by improving the performance of their logistics and supply chain activities in China and the Asia Pacific region. Acknowledged as an industry thought leader, clients have engaged Mark as Speaker, Moderator, Master of Ceremonies or Conference Chairman at more than 200 functions in 17 countries – including Hong Kong, Singapore, China, Macau, Vietnam, Kazakhstan, Dubai, India, Philippines, Malaysia, Thailand, South Korea, England, USA and Australia. His articles are regularly published by trade magazines in five languages in seven countries.

Mark serves on the advisory board of several leading organisations and his industry contributions have been recognised with a number of accolades, including being named in the "Who's Who of Power Players in Supply Chain Management in China", the "Pro's-to-Know Thought Leaders in Supply Chain" and as "One of the most Progressive People in World Logistics". Contact him at mark@markmillar.com

Hong Kong is one of the world's leading logistics hubs. Its strategic location makes it both the Heart of Asia – half the world's population are within a five hour flight, and China's Gateway – providing access into and out of the world's second largest economy and fast growing consumer market.

Business Confidence is High

Complementing its leadership role as a global logistics hub, Hong Kong is also one of Asia's leading international business centres – with 3,580 regional offices and regional headquarters. Hong Kong is the 11th largest trading entity in the world and business confidence levels are high. The 2010 Business Confidence Survey conducted by the British Chamber of Commerce in Hong Kong found very high satisfaction levels amongst business, with 97% of respondents describing the business environment in Hong Kong as 'somewhat' or 'very' satisfactory. The major reasons cited for this high level of satisfaction were identified as geographical location, taxation system, communication network, public security and safety, infrastructure and free port status.

Trade and Logistics the largest of the Economy's Four Pillars

The world class infrastructure and free port status are significant ingredients in Hong Kong's enduring success as a leading logistics hub. Long established as a regional trading hub and global sourcing centre, Financial Secretary John Tsang recently confirmed that, of Hong Kong's four economic pillars, "Trade and Logistics"

is the largest - accounting for 24.1 % of GDP and 24% of employment.

In the 2010 global rankings of cargo volumes, Hong Kong is the world's number one cargo airport and the third largest container seaport.

World's largest Air Cargo Hub

For the last 15 years, Hong Kong International Airport (HKIA) has been the world's busiest airport for international cargo. In 2010, HKIA handled 4.1 million tons of cargo, enabling Hong Kong to overtake Memphis USA to become the world's largest cargo airport.

HKIA's well established global network, accumulated critical mass, extensive connectivity and ecosystem-wide efficiencies all combine to enable Hong Kong's long standing leadership position in air freight - as both a global Hub and a major Gateway. HKIA hosts 90 airlines operating 5,800 flights per week - linking Hong Kong to 117 international destinations worldwide, plus 40 destinations in mainland China. This global network of airline connectivity far surpasses that of Hong Kong's closest neighbours – see chart below.

Similarly in the ocean freight sector – which accounts for over 95% of world trade - Hong Kong's far-reaching connectivity and extensive global network make it the largest container port in South China.

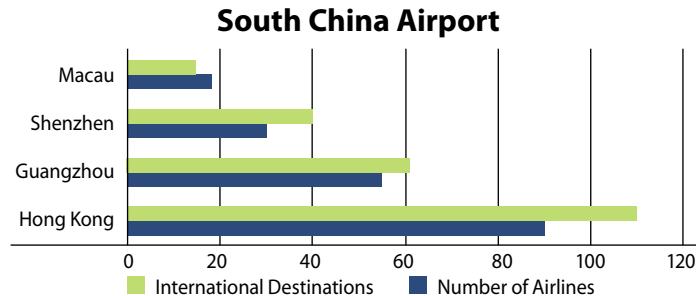
Within the South China cluster, the multiple ports process a total of 60 million containers (TEU) per year - of which over 23 million are handled in Hong Kong.

Ranking number 3 in container ports worldwide, Hong Kong's nine container terminals are all privately owned and operated with a total of 24 berths. Being served by 80 international shipping lines, providing 450 container-liner services per week to more than 500 destinations worldwide, Hong Kong is a major trans-shipment hub.

Even as the expanding China ports handle more direct cargo movements in and out of the mainland, Hong Kong will leverage its long and distinguished history as a leading nautical base and continue to expand its role as a leading international trans-shipment hub and regional marine services centre.

Government Support for Logistics Industry

The Hong Kong Government fully supports the trade and logistics sector – the Secretary for Transport and Housing confirmed that the Government has "undertaken a number of measures and studies which would help upgrade our facilities for more efficient freight movements and supply chain activities".





香港——全球领先的物流枢纽

Hong Kong has recently signed the Framework Agreement on Hong Kong - Guangdong Cooperation which will advance cooperation between the two territories - across many sectors. Financial Secretary Tsang noted that maintaining close ties with the mainland "will further reinforce Hong Kong's leading position in the global supply chain and enhance our strengths in trade and logistics."

In his 2011 budget address, the Financial Secretary John Tsang vowed to ensure that Hong Kong can cope with air traffic growth and to reinforce the maritime service cluster.

Investment in Infrastructure Mega Projects

In order to further consolidate Hong Kong's position as a regional logistics hub and capitalise on our competitive edge in handling high-value goods and providing high value-added services, the government has three infrastructure mega projects in the works.

The Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge - 29.6 kilometres long - is expected to open in 2016. This bridge will enhance the efficient, cost-effective movement of cargo between Hong Kong and the western Pearl River Delta - still very much the heart of Guangdong province's manufacturing base.

The new bridge "bears strategic and symbolic importance to Hong Kong" said Eva Cheng, Secretary for Transport and Housing and - the improved connectivity will expand our cargo hinterland and open up new consumer markets, bringing new impetus for our freight and logistics sector.

Container Terminal 10 - within the ocean freight sector, much of the container movements are mid-stream trans-shipments, and so the government has commissioned a feasibility study on the development of a tenth container terminal.

Third Runway - at the airport, the current two runway system will be at maximum capacity by 2015 - a new daily flight handling record was set on 30 March 2011 with 983 aircraft movements. Hence, within the framework of the Master Plan 2030 Study, the Airport Authority is now evaluating the feasibility of building a third runway - which is being called for by businesses large and small, throughout both the industrial and the logistics sectors.

Sustainable Competitive Advantage

Hong Kong's sustainable competitive advantage as a leading global

logistics hub will revolve around three pivotal competencies - best in class international transhipment hub, centre of excellence for logistics skills and leadership in e-logistics.

As a transhipment hub, Hong Kong will continue to grow. In 2011, the International Air Transport Association (IATA) forecast that Hong Kong will be the world's fastest-growing air cargo market, "growing 12.2 per cent annually over the next two years" such that cargo volumes will increase to 5.3 million tonnes in 2014.

From the e-logistics perspective, increasingly widespread adoption of e-freight initiatives throughout the international air and ocean cargo sectors is increasing efficiencies whilst providing environmental benefits such as reducing paperwork. Within the cross border trucking sector, introduction of electronic submission of road cargo information enables seamless customs clearance at the land boundary control points. GPS communications technology is now also widespread in the fleet management of trucking companies, with the On-Board Trucker Information System (OBTIS).

Firmly reinforcing its position as a leading regional centre of excellence for logistics industry skills and talent development, Hong Kong is home to 60 educational and vocational training institutions, offering more than 1,000 programmes and courses related to logistics and shipping. Government funded training allowances benefit small and medium enterprises.

Conclusion

Looking to the future, I am very confident that Hong Kong will continue its role as a leading global logistics hub - by means of its strategic location, its business-friendly government and its sustainable competitive advantage.

Industry and government together envisage Hong Kong's future positioning as a global logistics hub providing high value-added services and handling high value products - as well as strengthening its role as the logistics gateway to mainland China, with the support of state-of-the-art infrastructural facilities and trade facilitation measures.

Achieving the number one position of the world's air cargo hubs and maintaining its position as the world's number three sea container seaport, Hong Kong is indisputably one of the world's leading logistics hubs - enabling effective and efficient global supply chain ecosystems. ■

Mark Millar , 工商管理硕士、香港物流协会会员、
物流与运输学会会员

Mark Millar利用超过20年的全球业务经验，提供独立的咨询、教育和顾问服务，为客户创造价值，以改善他们在中国和亚太地区的物流和供应链活动表现。

作为一个行业认可的思想领袖，其客户在包括中国大陆、新加坡、香港、澳门、越南、哈萨克斯坦、迪拜、印度、菲律宾、马来西亚、泰国、韩国、英国、美国和澳大利亚的17个国家和地区的200多个功能会议上赋予Mark Millar演讲者、主持人、司仪或主席等多项角色。他的文章以五种语言在七个国家的贸易杂志上定期出版。

Mark服务于几个行业领先组织的顾问委员会，包括“中国供应链管理超级参与者是谁”、“供应链思想领袖先知”以及“世界物流最先进人物之一”。
联系他，请致函mark@markmillar.com

香港是世界领先的物流枢纽之一。优越的地理位置，使之既成为亚洲的心脏——世界上一半的人可以通过五个小时之内的行程到达这里，又成为中国的门户——由此可以出入世界第二大经济体以及消费者迅速增长的市场。

商业信心高

为补充其领导作用，作为一个全球性的物流枢纽，香港亦是亚洲领先的国际商业中心之一——拥有3580间区域办事处及区域总部。香港是世界第11大贸易实体，商业信心的水平很高。由商务部香港英商会在2010年进行的调查发现，商业业务水平的满意度信心指数是非常高的，97%的受访者描述为“有点”或“非常”满意在香港的经商环境。这种高满意度所列举的主要理由是确定的地理

位置、税收制度、通讯网络、社会治安和安全、基础设施和自由港的地位。

最大的经济四大支柱之贸易和物流

世界一流的基础设施和自由港地位，是香港作为主要的物流枢纽持久成功的重要因素。作为沿用已久的区域贸易枢纽和全球采购中心，财政司司长John Tsang日前证实，香港的四大经济支柱中，“贸易和物流”是最大



的——占国内生产总值的24.1%且提供了24%的就业机会。在2010年全球货运量排名中，香港是世界排名第一的货运机场，第三大集装箱港口。

世界上最大的航空货运枢纽

在过去的15年中，香港国际机场已被认定为世界上最繁忙的国际货运机场。2010年，香港国际机场处理货物410多万吨，使香港超越了美国的Memphis，成为世界上最大的货运机场。

香港国际机场建立全球网络，积累了临界质量，广泛连接以及整个生态系统的高效结合，使香港空运作为全球性的枢纽和主要门户，长期处于领导地位。香港国际机场承载了90家航空公司，每周经营5800条航班——连接香港与世界范围内117个国际目的地，加上中国大陆的40个城市。这家航空公司连接的全球网络，远远超过香港的近邻——见下表。

香港国际机场是地方经济的重要组成部分——移动空运对香港的出口总额的贡献超过30%，运输超过10亿美金的产品。一项记录表明，在2010年有5000万人次通过机场，航空业作为一个整体占国内生产总值的8%，雇用超过25万的香港市民。机场在一个双跑道系统运行，平均每小时提供60次空中运输，每天880次飞机起降。

香港在提供安全性、透明度、效率、速度和连接上拥有令人羡慕的声誉，连同其

长期的自由港地位，使其成为转运枢纽的头号选择。有高附加值、生命周期短、易腐烂或急需等有内在高速需要的产品，吸引到空运方式运输。因此，在复杂的全球供应链生态系统中，香港是默认的全球枢纽及中国此类出货的关键网关。

世界第三大集装箱港口

正如占世界贸易的95%以上，香港海运部门深远的连通性和广泛的全球网络使其成为在中国南方最大的集装箱港口。

在中国南方，多用途港口群按流程每年共操作6000万个集装箱(TEU)——其中超过2300万是在香港处理的。香港在全球集装箱港口中排名第3，九个集装箱码头属于私人拥有和经营，共24个泊位。由80家国际航运公司，每周提供450条集装箱班轮服务于全球超过500个目的地，香港是一个重要的转运枢纽。

即使在更直接地处理进出内地货物流动、扩大中国港口的时候，香港依然将充分利用其作为一个领先的航海基地的历史悠久，并继续扩大作为一个领先的国际转运枢纽和区域海洋服务中心的作用。

政府支持物流业

香港政府全力支持的贸易和物流业——运输及住房部门秘书证实，政府已“采取措施和研究，这将有助于提升我们的货运及供应链活动设

施，使之更有效率”。香港最近签署的框架协议——香港粤港合作将在许多领域推动两地之间的合作。财政司司长John Tsang指出，与内地保持密切联系“将进一步巩固香港在全球供应链的领先地位，并加强在贸易和物流方面的优势。”

在2011年预算报告中，财政司司长John Tsang承诺，确保香港能应付航空交通的增长并加强航运集群的服务。

在大型工程项目的基础设施投资

为了进一步巩固香港作为区域内物流枢纽的地位，并利用我们的竞争优势，在处理高价值的商品和提供高增值业务方面，政府已有3个大型基础设施项目在建。

港珠澳大桥长29.6千米，预计在2016年开通，此项目将提高成本效益，提高香港与珠江三角洲西部地区之间货物的运输效率——香港仍然是广东省制造业基地的核心。

“新大桥”对香港有着象征和战略意义上的重要性，运输及住房司司长Eva Cheng说，改进的连接将扩大我们的货运腹地，开辟新的消费市场，为我们的货运和物流业带来新的动力。

十号集装箱码头——在海洋货运部门，负责集装箱运输的中间流程转运，所以政府已开展了一个关于第十个集装箱码头发展的可行性研究。

第三条跑道——在机场，目前两个跑道系统将在2015年达到最大容量——新的每日航班处理纪录是2011年3月30日的983次飞机起降。因此，2030年研究的规划总纲框架内，机场管理局现正评估兴建第三条跑道的可行性——这是被整个工业和物流业的大型和小型企业所呼唤的。

可持续的竞争优势

香港作为全球领先的物流枢

纽可持续发展的竞争优势将围绕三个关键能力——最一流的国际转运枢纽、卓越的物流技能和电子物流领导中心。

作为转运枢纽，香港将继续增长。据2011年的国际航空运输协会(IATA)的预测，香港将是世界上增长最快的空中货运市场，“在未来两年，每年增长12.2%”，货运量将在2014年增加为530万吨。

从形成了电子物流的角度来看，越来越广泛地在整个国际空运和海运货物部门采用电子货运计划能提高效率，同时提供环境效益，如减少文牍主义。在跨境卡车货运业，用电子提交资料方式引入道路货物信息，可在陆路边境管制站建立无缝通关。

GPS通信技术现在也普遍用于运输公司车队管理与主板上货车智能资讯系统(货车智能资讯系统)。

坚定地强化其作为全球领先的卓越区域中心，发展物流业人才的技能和地位，香港有60家教育和职业培训机构，提供1000多个有关物流和航运的课程方案。政府资助的培训允许中小型企业受益。

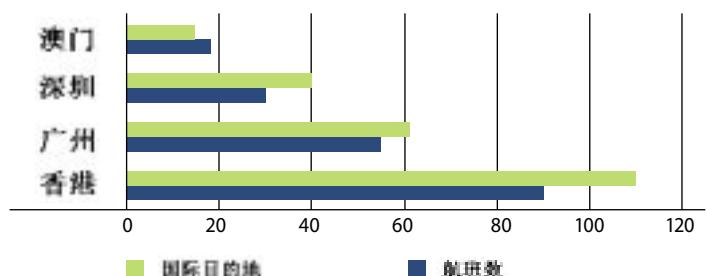
结论

展望未来，我非常有信心，香港将继续起到全球领先的物流枢纽的作用——凭借其优越的地理位置，商业环境友好的政府和其可持续发展的竞争优势。

行业和政府一起将香港定位在未来环球物流枢纽，提供高价值的增值服务，处理高价值产品，并在国家技术基础设施和贸易便利化措施下加强其与中国大陆相关联的物流网关角色。

香港实现其世界空运枢纽第一的地位，并保持其世界海运集装箱港口排名第三的地位，是无可争议的世界领先物流枢纽之一——它能实现有效的和高效的全球供应链生态系统。

中国南方的机场



The earlier
you book the
more you save!

Hear from



Sanjeev Kumar Lohia
Officer on Special Duty (Urban Transport) and Ex-Officio Joint Secretary
Ministry of Urban Development, Government of India



N. Sivasailam
Managing Director
Bangalore Metro Rail Corporation Limited, India



K. Rajaraman
Managing Director
Chennai Metro Rail Limited, India



Satish Kumar
Director, Electrical
Delhi Metro Rail Corporation, India



Kuldeep Ranka
Managing Director
Jaipur Metro Rail Corporation Limited, India

3rd annual

MetroRail 2011 ASIA

8 – 10 November 2011, Shangri-La New Delhi, India

The fast track



Investment and development opportunities for operators, developers, government and investors

Exploring partnership and collaboration opportunities in Asia?

Establish relationships and sign business deals with the key decision makers in the world's fastest developing railway market

Looking for tunnelling and construction project opportunities?

Gain access to the upcoming multi-billion-dollar metro projects in India today

Keen to learn best practices that deliver measurable ROI?

Apply proven strategies in improving your operations to maximise productivity, safety, farebox and non-farebox revenues

Bring along your team and get a discount of up to 35%!

www.terrapinn.com/metrorailasia

Gold and Lanyard Sponsor:

Alcatel-Lucent

Session Sponsors:

BENTLEY SYSTEMS

Maire Tecnimont

Co-located with:

TUNNELLING & Construction World ASIA 2011

Media Partner:

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Supported by:

SNC-LAVALIN

Organised by:

terrapinn
WE YOUR BRAIN



Oversize cargo transportation: Ice has moved

Andrius Sutnikas
Head of Communications
of Klaipeda Science and Technology Park



Every year, more than 60,000 permits to transport oversize cargo are issued in the southern Baltic region. Due to the development of major energy projects, construction and modernization of plants, the number of this type of cargo is increasing.

Klaipeda Science and Technology Park (KSTP) has implemented the project Oversize Baltic together with eight partners from Lithuania, Poland, Germany and Sweden. This is an international project that aims at improving the conditions for transportation of oversize cargo in the southern Baltic region, to resolve administrative problems, to ensure the planning of smooth transportation, to draw the corridors for such transportation. The project lasted two years.

"The carriers of oversized goods face a lot of bureaucratic problems. Different countries have the carriage of such goods regulated irregularly, so on purpose to carry a load, for example, from Lithuania to Sweden, you have to set yourself that the formal procedure will take once or twice longer than the duration of the transportation of goods. When important projects are executed, each day of lingering might bring huge losses," - said Nerijus Veikas, the manager of the transport company OTA.

In order the bureaucratic obstacles were less, a common strategy focused specifically on the southern Baltic region has been worked out during the project Oversize Baltic. All the legal and infrastructural conditions were assessed, which might facilitate the movement of goods between Lithuania, Poland, Germany and Sweden.

"One of the objectives of the project *Oversize Baltic* is to draw corridors whereby oversize cargo

would be able to move without any major obstacles. The corridors can facilitate the transportation of cargo, and contribute to the development of the Baltic region. Having arranged transportation system properly, wider opportunities for closer cooperation with Eastern countries would open, where a lot of grandiose projects could be implemented. Anticipation of transport corridors allows planning of road infrastructure more purposefully and more effectively. If possible directions of movement of oversized cargo are described clearly, roads may be applied to the transport of such cargo more effectively", - said Roma Stu-briene, the director of KSTR.

The carriers of oversize cargo make no secret of the fact that it is difficult to access the information about the procedures for such goods in different countries. According to Gintautas Siaskus, the manager of the freight company *Klaipedos transiekspedicija*, transportation of oversized and heavy cargo is regulated precious little, appropriate authorities interpret laws and requirements diversely and, as a result, a lot of planning-related concerns fall on the shoulders of carriers.

In order to minimize the problems of transportation planning for the carriers, a virtual information system for oversize vehicles OTIN was developed during the project Oversize Baltic. This system allows carriers to obtain necessary broad-brush information about the transportation in the southern Baltic region - it contains structured route maps, laws of different countries and permit issue procedures. Thus cargo carriers are more likely to speed up the processes, as searching for information has taken a lot of valuable time so far. How does OTIN system work? After having registered at the system, the carriers of oversize cargo receive all the necessary information about the existing laws governing the transportation of oversized cargo in a particular country, and learn what the possible routes are. Strategies,

The map illustrates the Baltic Sea region, including the following countries and their coastal areas:

- Sweden:** Skagerrak, Kattegat, Öresund, Skärgård, Bothnian Sea, Bothnian Bay.
- Denmark:** Kattegat, Øresund, Limfjord, Kattegat, North Sea.
- Germany:** Wadden Sea, Frisia Islands, Elbe River Delta, Jade Bucht, Cuxhaven, Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Weser River, Niederrhein, Ruhr Area, Main River, Neckar River, Rhine River.
- Poland:** Gdansk Bay, Pomerania, Szczecin Lagoon, Odra River, Vistula River, Wisla River, Silesia, Lublin, Podlaskie, Podkarpackie, Śląskie, Małopolskie, Świętokrzyskie, Śląskie, Opole, Lubuskie, Zachodniopomorskie.
- Lithuania:** Curonian Lagoon, Baltic Sea.
- Russia:** Gulf of Finland, White Sea, Kara Sea, Barents Sea, Kola Peninsula, Murmansk, Archangelsk, Novgorod, Pskov, Tver, Moscow, Kaliningrad district.
- Latvia:** Gulf of Riga, Baltic Sea.
- Estonia:** Gulf of Finland, Baltic Sea.

The legend indicates two types of areas:

- core area** (purple)
- adjacent area** (cyan)

route maps of the countries from different southern Baltic regions and a detailed description of the required procedures are available in one place. This manual on oversized cargo transport allows you to work faster and more efficiently.

Joint trainings were also held for the carriers from different countries during the project - more than 60 businesses enterprises were involved in them. Carriers analyzed the existing problems together and offered solutions.

It is noted that the number of oversized cargo in the South Baltic region is growing. The main reason - significant energy projects are developing rapidly or are just about to be implemented. Since discussions about the need to build new nuclear power plants are still taking place in the region, the logistics professionals are already planning how to deliver the cargo necessary for the future construction smoothly.

The developers of the Visaginas nuclear power plant project which is planned to be built in Lithuania say that about 1,000 tons of heavy and very oversized cargo (more than 20 m long, 4-9 m in height and width) will be shipped during the building of a new nuclear power plant, in addition to the standard construction cargo being transported permanently. Such cargo has never been transported in Lithuania (up to now, the cargo of record size, which has been transported by roads in Lithuania, has been just over 500 tons).

"It is a very complex process that requires a very thorough planning. A special communication plan being prepared currently is intended to ensure the development of road infrastructure adjusted for the transportation of oversize cargo. Later, there will be a movement to the next stage - the preparation of the route," - said the Logistics Manager of the company "Visaginas Nuclear Power Plant".

It seems likely that after the creation of the corridors for oversized cargo, arrangement of infrastructure

and the abolition of all the bureaucratic obstacles, the establishment of the companies producing oversized devices in the southern Baltic region will be possible. There is no doubt that the region would be more attractive economically to potential investors.

After having structured the material on the transport corridors for the oversize cargo, the developers of Oversize Baltic project are planning to initiate a trial - pilot project, whereby aims for the integration of the Scandinavian and Baltic markets. Currently, the trip length of goods traffic may be as high as 25.25 meters in Scandinavia (e.g., Sweden), but the transportation of such length cargo has not been allowed in other countries so far. Therefore, experts are planning to test how such cargo would be able to move in our region via special corridors to the logistics centers.

The project was led by the Klaipeda Science and Technology Park, Lithuania was represented by Klaipeda State Seaport Authority, Klaipeda Marine Research Centre of NPPE, Poland was represented by Szczecin Marine University, Germany - The Federal Association of SMEs, and Wismar Business Technology and Design University. Swedish experience was shared by Blekinge Institute of Technology, Karlshamn Port, and the Swedish Road Administration. The project also involved 16 associated partners.

"Although the two-year-long project was completed, but the works will continue. Together with partners, we created strategies for the transportation of oversize cargo, analyzed the experiences of different countries and were looking for ways to facilitate the movement of such cargo. Now the ultimate task is waiting to be fulfilled - to make every effort so as this strategy to be implemented, and to ensure the plans not only to be on the paper but they would help to solve specific problems," - R. Stubriene summed up the project. ■



超大货物运输： 冰已移开

Andrius Sutnikas
克莱佩达科技园交流部主管

每年，60000多张超大货物的运输许可证在波罗的海南部地区颁发。由于主要能源项目的发展、工厂的建设和现代化，这种类型货物的数量在增加。

克莱佩达科技园(KSTP)已经与来自立陶宛、波兰、德国和瑞典的八家合作单位一起执行了“超大波罗的海”项目。这是一个国际性的项目，致力于改进波罗的海南部地区超大货物的运输条件，解决行政问题，确保顺利运输的计划实现，为此类运输绘制走廊。该项目历时了两年。

“超大货物承运人面对很多官僚问题。运输此类货物，各国规定并无规律，所以，为了运输一次，比如说从立陶宛到瑞典，你为自己设定的正式程序时间要比运输货物时间多一倍两倍甚至更长。当执行重点项目时，滞留的每一天都会引起巨大的损失。”OTA公司物流经理Nerijus Veikšas这样说。

为了减少官僚问题，一个特殊聚焦于波罗的海南部地区的常规战略在“超大波罗的海”项目期间得以实施，所有法律和基础设施条件得以落实，这可能加速立陶宛、波兰、德国和瑞典之间的货物运输。

“超大波罗的海项目的目标之一是为超大货物能够无障碍通过绘制走廊。这个走廊可以加速货物运输，为波罗的海地区发展做出贡献。适当安排运输系统，提供更多机会，更广阔的合作将在东欧国家之间展开，其中很多宏伟的工程可以实施。参与运

输走廊允许道路建设计划更有目的、更有效率。”KSTP的总监Roma Stubrienė说。超大货物承运人公开了一个事实，那就是很难在不同国家通过这样货物的程序信息。根据货运公司Klaipėdos transekspedicija经理Gintautas Šiaškus所述，运输超大超重货物在之前鲜有规范，相应的管理者解读法律且要求各有不同，结果就是，大量与计划相关的关注落在了承运人的身上。为了给承运人减少运输计划问题，一项针对超大车辆的重要信息系统OTIN在“超大波罗的海”项目期间得以开展。这个系统让承运人可以掌握在波罗的海南部地区运输必要的粗线条交通信息，它包含结构化的路线图、不同国家的法律以及许可证签发程序。由于至今寻找信息要花费大量宝贵时间，这样操作之后货物承运人就有可能节省时间加速过程。OTIN系统是怎样工作的呢？注册之后，超大货物承运人接受到某一国家政府关于超大货物物流现存的所有必要信息，并了解可能的路线是什么。波罗的海南部地区不同国家的战略、路线图都可在一处取得。超大货物运输手册允许你工作更快更有效率。

联合培训项目也在次项目期间由不同国家的承运人举办——有60多个商务企业参与其中。承运人一起分析现存问题，提供解决方案。据悉，超大货物的数量在波罗的海南部地区不断增长。其中主要的原因是，重要的能源项目发展迅速或者将要执行。由于讨论建设新核能能源厂的需要依然在此地区存在着，物流专家已经正在计划着为将来建设的顺利发展运输所需货物。

计划在立陶宛建立

OVERSIZE BALTIC

Visaginas核能源厂的建设者说，除了常规运输的标准建设货物之外，大约有1000吨又重又非常超大的货物（长20米以上，高度和宽度在4-9米之间）在建设新的核能能源厂期间将会被运输。这些货物在立陶宛从未被运输过（直到现在，在立陶宛通过道路运输的、有记载大小的货物，已经超过500吨）。

“这是一个非常复杂的过程，需要一个非常详细的规划。目前准备的特别交流计划意欲确保适应超大货物运输道路建设的发展。之后，会发展到下一阶段——编制路线。”核能源厂公司的物流经理Visaginas这样说。

看来似乎在创建了超大货物条款、安排基础设施和消除所有官僚障碍之后，公司在波罗的海南部地区生产超大设备是可能实现的了。毫无疑问，这个地区对于潜在投资者来说，经济上有更大的吸引力。在为超大货物设计了运输走廊的物质结构之后，超大波罗的海项目的开发者计划开始一项试验——试点项目，此项目的目的是整合斯堪的纳维亚和波罗的海的市场。目前，在斯堪的纳维亚半岛

（比如说瑞典）旅途的运输货物的长度可能有25.25米高，但是如此长度货物的运输在其他国家还没有得到许可。因此，专家们正计划进行测试，如何通过至物流园中心的特殊走廊将这样的货物运输到我们的区域里。这个项目的牵头人是克莱佩达科技园，立陶宛的代表单位克莱佩达州港务局、NPPE克莱佩达海事研究中心、波兰的代表单位Szczecin海事大学、德国的代表单位联邦中小企业协会、Wismar商业技术和设计大学参与其中。瑞典Blekinge技术所、Karlshamn港口和瑞典道路行政处进行经验共享。该项目还涉及到16个相关的合作伙伴。

“虽然历时两年之久的项目已经完成，但工程将继续。与合作伙伴一起，我们创建了超大货物运输战略，分析不同国家的经验，并寻找方法，以方便货物的运输。现在，终极任务就是履行——尽每一分努力以促进这项战略的实施，并且保证计划不仅落实在纸上，也有助于解决实际问题。”——R. Stubrienė这样总结了这个项目。■





The Baltic Sea – gateway to Eurasia (Klaipeda)

**Julija Manomaite
Vida Borteliene**

The synergy of business, science and art – this was a non-standard idea by which international business magazine JŪRA MOPE SEA engaged partners and received support from Lithuanian and Kazakh State authorities. The adviser of the Prime Minister of Lithuania Algirdas Salakys read the official greeting and the gratitude to the organisers of the Prime Minister of Lithuania Andrius Kubilius to the participants of the conference *The Baltic Sea – gateway to Eurasia* that took place in June.



Z. Tallat-Kelpsaite, B. Petrauskas, G. Koishbayev, V. Grubliauskas.

The will to strengthen economical, cultural and social relationships between Europe and Asia

The event has already become a traditional one, where the *Windrose* awards of the magazine JŪRA MOPE SEA are handed, gathers together the politicians of Europe and Asia, professionals of maritime business, transport and logistics, the representatives of this field of science and this year it involved artists into the business environment.

The idea to organise a conference where the relevant transport problems were analysed by the politicians, businessmen and scientists, where the international awards were handed for the most efficient, innovative business and scientific projects and the artistic interpretations gave inspiration and wakened business and scientific creative powers, was supported by Organisation for Safety and Cooperation of Europe (OSCE), which is chaired by the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, the Ministry of Transport and Communications of Lithuania, the Ministry of Culture of Lithuania, it was also supported by the Embassy of Kazakhstan in Lithuania, Honorary Consulate of Kazakhstan and Lithuanian business, science and art structures.

Twelve subjects with different knowledge and know-how joined together for the implementation of this non-standard project: the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, the Ministry of Transport and Communications of Lithuania, the Embassy of Kazakhstan in Lithuania, Honorary Consulate of Kazakhstan in Klaipeda, international business magazine JŪRA MOPE SEA, Klaipeda University, Klaipeda Science and Technologies Park, logistics companies TL Nika Group and VPA Logistics, association *Baltijos slenis* (*The Baltic valley*), international fund VIV Equal opportunities for all and Klaipeda culture and communications centre. Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO) understood the necessity of the event and agreed to be the gold sponsor.

The organisers raised the ambitious goal – enliven and induce economic scientific and social cultural cooperation between Europe and Asia, bring closer people and nations living in Eurasian region.

The international conference *The Baltic Sea – gateway to Eurasia*, international exhibition of Lithuanian and Kazakh artists, Kazakh cinema days and international *Windrose* awards of JŪRA MOPE SEA achieved great attention and interest and were positively assessed by the participants of the event.

Common customs environment will make transit more active

The main topic of the discussions – was *West Europe – Southeast Asia: Silk Road or Sea Road?* and it developed into two directions: political measures facilitating the movement of cargo and business practice. The first was painted in bright colours, the second one – „decorated“ with border-crossing realities.

Extraordinary and Plenipotentiary Ambas-



sador of the Republic of Kazakhstan in Lithuania Galymzhan Koishybayev anticipates that common customs environment will facilitate the movement conditions of goods and the corridor *West China – West Europe* will become more attractive. And there should be a lot of prerequisites for international and national cooperation in the nearest future when the country develops transport infrastructure. "Economy is the background for cooperation. We are in close relationships with Lithuania. Lithuania is our closest partner not only among the Baltic States but all over EU. Kazakhstan has got great potential. It is transit transport and export of raw materials via Klaipeda port, creation of joint industrial companies in Kazakhstan and energy. The Cooperation Commission of our countries gathers annually and pushes our affairs forward," – said the Ambassador at the briefing answering the questions of journalists.

Kazakhstan rapidly improves transport infrastructure

The representative of the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan Alija Murzalinova, presenting the guidelines of Kazakhstan transport policy in the report, stressed that during the nearest five-year period they are going to invest 18 billion US dollars to the development and transport safety measures of land motorways, air-lines and Aktau port.

The *Silk Road* corridor route which is under development from China to Europe covers 8,445 kilometres, including 2,787 kilometres pass via Kazakhstan. Last year 400 km of roads were constructed, this year – 1,000 kilometres. Presently, according to Murzalinova, the railway line to Turkmenistan is under construction as well as the second border-crossing point to China. The road construction works allow founding new companies and creating new job places, and strengthen the service sector. The head of international fund *VIV Equal oportunities for all* Valeriy Gulbas presented the idea of dry port following the example based on American logistics centres. The image of dry port is based on the motive of a cross-road – it is anticipated that the cargo from Kazakhstan spread to all directions. International and national prerequisites are already created. It is expected that by 2015 China trade flows will increase to 35 million TEU and the greater part of cargo of west China will be diverted via Kazakhstan.

Border crossing capacity – the most important condition for the movement of goods

The expert of Kazakhstan Chamber of Economics *Atameken* Hakim Sabirov, representing business companies, gave a lot of questions to Lithuanian transport people concerning practical possibilities of Klaipeda port and analysed border-crossing capacity as the most important condition for the international movement of goods. He stressed that presently Kazakhstan used only 15 percent of transit potential. But land transport is becoming more mobile and transportation of



A. Sakalys



A. Kuttykadam



V. Nauduzas



V. Varasimavicius



V. Gulbas

goods from Southeast Asia via Kazakhstan to Europe shortens from 35 days transporting by sea to 10 days using land transport. Therefore, by 2015 when the roads are constructed as well as the border-crossing points, transit transports by railways should increase by 2 times and by road transport – up to 3 times. Recently the common Kazakhstan and China information system is under creation and it is intended to include Russia because the present bottleneck of transit chain – is different documents and due to this fact there accumulate queues at the border-crossings. The clearing procedure of trains takes from 3 hours to 2 days, at the same time the recommendation of UN – is 1 hour. „According to the data of our carriers, up to 40 percent of transportation time is delays at border-crossings. It takes 7 days to transport cargo from China to Kazakhstan – 3.5 thousand kilometres, and from Almaty to Klaipeda – 5 thousand kilometres – 3.5 days. The border-crossing procedures are still under creation; we travel all over the world and learn. But Kazakhstan is the only state in Middle Asia that has joined European agreement concerning international combined train lines, and intends to shorten delays at border-crossings up to 30 minutes,” - said Sabirov. He confirmed that he wished to see with his own eyes how in Kena railway station between Lithuania and Belarus the customs clearance procedure lasts namely the time that was indicated by the representative of Lithuanian Customs Sarunas Avizienis in his report.

About the problems – openly

The report of Vytautas Varasimavicius received great interest and approval. The businessman working in Kazakhstan transport market for already 12 years, the founder of logistics company *TL Nika Group*, reviewing the transit obstacles between Kazakhstan, Russia, Belarus and Lithuania territories, was open and used rather critical words.

„We may praise our good port, but if we do not circulate information about it, then we have a product which is hidden under the counter. When I go to my clients and speak about Lithuania, nobody knows where Klaipeda is and they think that it is Riga. If we do not put efforts we will get nothing. Our company sends 25 trucks every week and each time we come across adventures that are created artificially and cannot be foreseen. At Lithuanian border-crossings there are queues, supply is detained, expenditures increase and production gets more expensive. Are we enemies to ourselves?” – Rhetorically asks the head of the company *TL Nika Group*. In his opinion, we create the conditions leading to our loss in competition – when the turnover of cargo increases we stop it. There appear „different miracles in the customs, though everything is done as if following the laws. Once, the customs office lost cargo documents for half a day. We had to ask for help, but neither police nor media were interested in the incident. It is disappointing that Estonia signed agreement with Kazakhstan concerning transit but Lithuania – did not yet.



R. Didziokas



A. Murzalinova



H. Sabirov



J. Perazzo



Cooperation – mighty force

International association *East-West Transport Corridor* (EWTC), uniting 16 states and 2000 companies is completing the adjustment of cargo movement scheme and has already got the permissions from the countries for the transportation of transit cargo to China. In October it is anticipated to launch a shuttle train Klaipeda-Minsk-Moscow-Karaganda-Urumchi. But it is acknowledged that smooth cargo movement can be expected only then when Russia and Kazakhstan join this association.

Complicated air communication can be attributed to mutual cooperation difficulties of Lithuania and Kazakhstan. It takes 20 hours to fly from Kazakhstan to Vilnius as it is necessary to change planes either in Kiev or in Riga.

The question of direct flights between Lithuania and Kazakhstan was discussed in different levels of both countries but the matter remains in the same place. Though it seems that cooperation conditions of the countries in this field are ideal. Even the sensitive problem for Kazakhstan of „black list“ of air companies could be solved by mutual efforts: the consultations of Lithuanian aviation experts, training of Kazakhstan aviators in Lithuanian training centre, or foundation of common aviation company.

Time to rise up

Summarising the results of the conference and giving interview to Lithuanian radio, deputy director of European Cooperation Department of the Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan Askar Kuttykadam stressed that the participants of the conference discussed openly transit transport matters between Lithuania and Kazakhstan. It allowed to understand the policy of Lithuania in this field better.

„We understood that the solution of transit matters would help to solve other cooperation matters between the countries. It will make impact on cultural and economical cooperation between our friendly determined countries“, - said Kuttykadam.

The officer of the Ministry of Foreign Affairs was happy with the opportunity to see Klaipeda port from the water side and see its development perspectives.

„The statistics was submitted at the conference showing the decrease of Kazakhstan cargo in Klaipeda port. We think that the bottom here is already reached and it is time to rise up. I expect that 200 thousand tonnes is the lowest index in the history of our transport relationships. After economic crisis there appeared real possibilities to make transit flows more active. I see other co-operation possibilities as well. The countries may help each other as advocates – in defending common interests in international structures: Lithuania, representing the interests of Kazakhstan in EU, Kazakhstan – the interests of Lithuania in CIS and the Customs Union. The lessons of the global crisis made us to come to certain conclusions. Both countries are ready to look for new solutions in transit and transport activities and we can reach great achievements“, - the represent-



A. Kuspan, S. Koishybayev, J. Zekas

ative of Kazakhstan is sure.

Askar Kuttykadam stressed that transport and logistics conferences were organised in Kazakhstan and Lithuania every second year for each country and it is becoming a tradition as the next year the professionals of this field are meeting in Kazakhstan.

Values of Lithuania – science, traditions, innovations

When the business, science and art synergy project was announced there were some doubts.

Not about the science.

The harmony of business and science seemed clear and checked. In 2009 in Klaipeda there was organised the Baltic maritime innovations forum, in 2010 in Almaty – a conference *Role of logistics on the way Asia-Europe* and the awards of the magazine for the achievements in this field and it clearly showed what astonishing results could be expected in business and science cooperation.

But how could art become involved into this relationship?

,The art can be seen here as a compound part of synergy in the general sense of relationships between Lithuania, the Baltic region and Kazakhstan”, said the rector of Klaipeda University Vladas Zulkus.

,Thanks to different attitudes to the same problem it is possible to find an optimal solution of it”, – KLASCO Director General Audrius Pauza is sure.

Opening the art exhibition of Lithuania and Kazakhstan the Ambassador of Kazakhstan in Lithuania Galymzan Koisybayev said: „I am sure that in order to reach a constructive business dialogue it is necessary to get acquainted with the culture and mentality of this region where you intend to work.“

Films and photographs of Kazakhstan that were presented during the event have slightly opened the veil to the world that is not so well known to the majority of people.

Lithuanian artists demonstrated traditional and innovative solutions.

The project of young artists „National anthem“ (Project manager Julius Zekas) won the attention of the participants of the conference.

The creators of the Project, that especially interested the Ambassador of Kazakhstan, say that the actualization of national values is the main pledge of identity and the language of synthesis – is the voice of present day. Art, science and technologies synergy presents one of the fundamental symbols of the nation – its anthem. Installation *National anthem* consists of more than 100 years old anthem written by Vincas Kudirka which is expressed on the special fabric sash of audio spectra-gram analysis which with laser illuminations and dynamic installation „cuts“ the view at present moment. In other words, the spectator may hear and watch qualitative changes of sound here and now. According to the Minister of Culture of Lithuania Dr. Arunas Gelunas „in this piece of art the fields of actualisation are – spiritual values, expressed in the State anthem and laser technologies that make the country known in the world as in those fields Lithuania is strong.“ ■





Windrose 2011



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



For the input in strengthening and popularization of OSCE (Organization for security and cooperation in Europe) activities

Mr. GALYMPZHAN KOISHYBAYEV – Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Kazakhstan in Lithuania

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Kazakhstan Galympzhan Koishybayev started working in the Republic of Lithuania on the 19th of December 2008. During two and a half years he managed to do a lot of work in the activation and strengthening of mutual relationship between our countries in all the spectrum of cooperation.

The political dialogue between Kazakhstan and Lithuania was filled with his attention and energy which acquired a new quality within the framework of inter-relations of our countries in OSCE and economic relations as well as the relations in the field of education, culture and health care. Thanks to his efforts there was opened the Honorary Consulate of Kazakhstan in Klaipeda.

The Ambassador Galympzhan Koishybayev can be characterized as a person with high professionalism, openness to the new ideas and projects, deep know-how and sincere respect of the history and culture of Lithuanian people.

Mr. VYTAUTAS NAUDUZAS – Ambassador for energy and transport policy issues to the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania chairing in OSCE 2011

In 2010 when Kazakhstan chaired in OSCE they appointed its special representative in OSCE for transport and transit issues the Ambassador of the Republic of Lithuania for special tasks, diplomat of the career, Dr. of Social Sciences Vytautas Nauduzas.

„Kazakhstan has raised the plank of requirements, responsibilities and qualitative activities rather high. It will not be easy for Lithuania to maintain such a level not only for Lithuania but also for the other countries that will chair this organization after Lithuania“, said Vytautas Nauduzas.

This year when Lithuania is chairing in OSCE, V. Nauduzas is one of the most active members of OSCE chairing group. The sessions, moderated by V. Nauduzas in different forums of the world and reports made by him bring together OSCE community to take responsible decisions determining the fate of a lot of nations and people.



Organizers

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
THE GLOBAL ADVANTAGE
Logistics company VPA Logistics

Baltijos slėnis
Association Baltic valley

KLAIPĖDOS MOKSYLO IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS
Klaipeda Science and Technologies Park



Honorary Consul
of Kazakhstan in
Klaipeda



Klaipeda
University



VIV Foundation -
Europe - Riga
Equal opportunities for all

TL NIKA
TRANSPORT ASIA

Lithuanian and
Kazakhstani logistics
company
TL NIKA Group



Klaipeda Culture
Communication
Centre



WINNERS



For the successfully implemented transport or logistics project and the most efficient investment program in the development of Eurasian transport corridors



For the achievements in science in the improvement of the activities of maritime, transport and logistics sector

AB „LIETUVOS GELEZINKELIAI” (Lithuanian Railways, CEO Mr. Stasys Dailydka) – for the common project of Lithuania, Belarus, Ukraine railways, stevedoring companies and Klaipeda, Ilyciovsk and Odessa ports project Mixed type train Viking

20 and 40 feet containers are transported by the train as well as half-trailers and con-trailers that from Scandinavia and West European countries are transported by maritime transport to Klaipeda port and further on are carried to the Ukraine, Belarus, Near East and Caucasus – via Ilyciovsk and Odessa ports and back.

The tariffs of Viking are lower comparing to transporting cargo by road transport.

This Project which is existing for eight years successfully, has got good perspectives to attract more and more cargo transported between Europe and Asia. Presently the route of Viking crosses the territories of Lithuania, Belarus and the Ukraine but in the nearest future Azerbaijan, Georgia, Moldova and Syria are going to join this project and the dialogue with Turkey is going on. Wagons with containers to Georgia, Armenia may be transported via Ilyciovsk (Ukraine)-Poti (Georgia), Ilyciovsk-Batumi (Georgia) and to Turkey – via Ilyciovsk-Dernize (Turkey) ferry.

Klaipeda University professor VYTAUTAS SMAILYS – for „Creation and development of the laboratory for the investigations of air pollution from ships, for the successfully implemented international and national scientific projects, connected with maritime investigations”

Project „Baltic Sea cooperation for reducing ship and port emissions through knowledge and innovation-based competitiveness“ (BSR InnoShip).

The project is being implemented by 19 partners from Finland, Lithuania, Estonia, Latvia, Poland, Germany, Norway, Denmark, and Sweden. The main partner is – Baltic Institute (Finland). OTL functions: direct NOx, SO₂, CO, CO₂, O₂ measurements of the emissions on ships; analysis of the possibilities to use bio-fuel.

http://www.baltic.org/projects/bsr_innoship

Project „Clean Baltic Sea shipping“ (CleanShip). The project is being implemented by 21 partner from Finland, Lithuania, Estonia, Latvia, Poland, Norway, Denmark and Sweden. The main partner is Trelleborg port (Sweden).

OTL functions: assessment of ship pollution emissions in partner ports.

<http://www.clean-baltic-sea-shipping.eu/>

Project „Regional Mobilizing of Sustainable Waste-to-Energy Production“ (REMOWE). The project is being implemented by 9 partners from Estonia, Finland, Germany, Lithuania, Poland and Sweden. The main partner – Mälardalen University (Sweden). Participating groups of Klaipeda University - GMMF, JI OTL, JTF. OTL functions: experimental waste investigations.

<http://www.remowe.eu/>



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



BLRT GRUPP

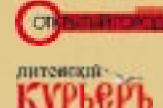


Klaipeda State Seaport Authority

Friends of the Event



Media partners





“波罗的海——欧亚门户” (克莱佩达)

*Julija Manomaite
Vida Borteliene*

商业、科学和艺术的协同作用——这是国际商业杂志《海》将其合作伙伴连接在一起，并得到来自立陶宛和哈萨克斯坦国家机关支持的超常想法。

立陶宛总理顾问Algirdas Sakalys阅读了官方致电以及立陶宛总理Andrius Kubilius对活动组织者和与会者于6月来参加“波罗的海——欧亚门户”会议的感谢。

这将加强欧洲和亚洲之间的经济、文化和社会的关系

这项活动已成为杂志《海》的一项传统活动，期间要颁发风花奖，这汇聚了欧洲和亚洲的政治家、海运业务运输和物流方面的专业人士代表、以及今年涉及到的营商环境艺术家。会议的一个组织想法是为了可以在这个会议上分析有关交通的问题，政治家、商人和科学家提出的最有效的、创新的经营和科学项目和艺术诠释将获得国际奖项，以启发和唤醒国家创建业务和科学的能力，这得到了安全和合作组织（欧安组织）的支持，由立陶宛外交部、立陶宛文化部以及立陶宛交通部组织，也得到了哈萨克斯坦驻立陶宛使馆、哈萨克斯坦和立陶宛商务、科学和艺术结构名誉领事馆的支持。

具有不同的知识和技术诀窍的十二个学科一起加入了这个超常项目的实施：立陶宛外交事务部、立陶宛交通部、哈萨克斯坦驻立陶宛大使馆、驻克莱佩达的哈萨克斯坦领事馆、国际商业杂志《海》、克莱佩达大学、克莱佩达科学和技术园区、物流公司“TL尼卡集团”和VPA物流、Baltijos slėnis (波罗的海山谷) 协会、“人人机会均等”国际基金以及克莱佩达文化和通讯中心。克莱佩达装卸公司 (KLASCO) 了解活动的必要性并同意作为活动的黄金赞助商。

组织者提出了宏伟目标——搞活并促进欧洲和亚洲之间的经济、科学和社会文化等领域的合作，使生活在欧亚地区的国家和人民更加亲近。

国际会议“波罗的海——欧亚门户”，将汇聚立陶宛和哈萨克斯坦艺术家的国际展览、哈萨克电影节以及国际商业杂志《海》颁发的“风花奖”，这将引起参与者巨大的关注和兴趣，并引发对于活动的积极评估。





共同的通关环境将更有利于过境运输

讨论的主要议题——是“西欧——东南亚：丝绸之路或还是航海之路？”，并且议题沿着两个方向发展：通过政治措施促进货物运动和商业惯例。首先是要涂上鲜艳的颜色，其次要通过过境的现实来“装饰”。

驻立陶宛的哈萨克斯坦共和国特命全权大使Galymzhan Koishybaev预计，共同关税环境将有利于商品流动，中国西部——西欧的走廊将更具吸引力。并且在不久的将来，当国家发展国际和国家合作的交通基础设施的时候，需要有很多先决条件。

“经济是合作的背景。我们与立陶宛关系密切。不仅在波罗的海国家，在整个欧盟立陶宛也是我们最亲密的伙伴。哈萨克斯坦具备很大的潜力，通过克莱佩达港进行过境运输并出口原材料，并在哈萨克斯坦建立联合工业公司。我们的国家合作委员会，每年收集并推动我们的事务向前发展，”大使在发布会上回答记者提问时这样说。

哈萨克斯坦迅速改善运输基础设施

哈萨克斯坦交通部代表Alija Murzalinova在报告中提出了哈萨克斯坦运输政策的指导方针，并强调在最近的五年期中，他们将计划投资180亿美元来发展内地高速公路、航空线和阿克套港的运输安全措施。

从中国到欧洲的丝绸之路走廊路线正处于发展当中，涵盖了8445公里，其中途径哈萨克斯坦的有2787公里。去年有400公里的道路修建完毕，今年是1000公里。目前，根据Murzalinova所述，对土库曼斯坦的铁路线以及对中国的第二个过境点正在建设中。道路建设工程允许成立新公司，并创造新的就业场所，并加强服务部门。

继美国物流中心的例子后，“人人机会均等”国际基金负责人Valeriy Gulbas介绍了无水港想法。陆港的形象好似一个公路路口——预计来自哈萨克斯坦的货物要运到四面八方。国际和国家的先决条件已创建。据估计到2015年，中国的贸易流量将增加3500万TEU，大部分中国西部的货物将通过哈萨克斯坦进行中转。

过境能力——货物运输的最重要条件

哈萨克斯坦“Atameken”经济学会议专家Hakim Sabirov，展示了业务的公司，提出了很多有关立陶宛运输到克莱佩达港的实际可能性的问题，并分析了作为国际货物流动的边境口岸最重要的能力条件。他强调，目前哈萨克斯坦过境潜力只用了15%。陆路交通变得更加机动，来自东南亚的货物通过哈萨克斯坦运送到欧洲海运需要35天，陆运可缩短至10天。因此，到2015年时，道路修建，过境运输的边界过境点也修建，铁路长度应增加2倍，通过公路的运输将增加3倍。最近，哈萨克斯坦和中国的共同信息系统处于创建状态，包括俄罗斯的过境链瓶颈——基于存在不同通关文件这一事实，在边境和口岸积累了货物队列。列车清关过程需要花费从3小时到2天不等的时间，而与此同时联合国的建议是1小时。

“根据我们的运营商数据，高达40%的运输时间耽误在边境口岸。从中国到哈萨克斯坦运输货物需要7天——3500公里，从阿拉木图到克莱佩达——5000万公里——3.5天。过境手续仍在建立当中，我们走遍世界进行学习。但哈萨克斯坦是中亚地区唯一关于国际联合列车线已加入欧洲协定的国家，并打算缩短长达30分钟的边境口岸延误，”Sabirov证实说，他希望自己在凯纳亲眼看到立陶宛和白俄罗斯之间的火车站通关手续是如何持续办理了这样长的时间。在他的报告中，他对立陶宛海关代表Sarunas Avizienis所提出的时间问题这样表示。





上升时间

总结本次会议的成果，哈萨克斯坦的外交事务部欧洲合作部副主任Askar Kuttykadam接受立陶宛电台采访时强调，本次会议的与会者公开讨论了立陶宛和哈萨克斯坦之间的过境运输事宜。这有助于在这一领域更好地了解立陶宛的政策。

“我们了解，在过境问题的解决方案将有助于解决两国之间的其他合作事宜。这将坚定地对我们国家之间的文化和经济合作产生友好影响，”Kuttykadam说。

有机会在水边看到克莱佩达港口和它的发展前景，外交部的官员感到高兴。

“据提交给会议的统计数据，克莱佩达港的哈萨克斯坦货物在减少。我们认为，情况已经见底，现在上升的时候到了。我预计20万公吨是我们历史上运输关系的最低指数。经济危机后出现的实际可能性，使过境流动更加活跃。并且我看到其他合作的可能性。国家可以作为倡导者彼此帮助——以在国际结构方面捍卫共同利益：立陶宛——代表哈萨克斯坦在欧盟的利益；哈萨克斯坦——代表立陶宛在独联体和海关联盟的利益。全球金融危机的教训使我们得出某些结论。这两个国家都准备好，在过境和运输活动中去寻找新的解决方案，我们可以取得伟大成就，”哈萨克斯坦的代表非常肯定。

Askar Kuttykadam强调，运输和物流会议每隔一年在哈萨克斯坦和立陶宛轮流举办，对每个国家来说明年参加哈萨克斯坦的会议正成为这一领域专业人士的一项传统。

立陶宛的价值观——科学、传统、创新

当宣布这是一项商业、科学和艺术的协同项目时，一些疑问产生了。

这并不是关于科学方面。

商业和科学的和谐性似乎清晰且通过了检查。2009年克莱佩达组织了波罗的海上创新论坛，2010年在阿拉木图召开的“欧亚物流角色之路”以及杂志为在这一领域取得的成就所颁发的奖项，清楚地表明了在商业和科学合作方面可以预计取得什么样的惊人结果。

但艺术怎么可能参与到这种关系当中？

“艺术可以被视为在立陶宛、波罗的海地区和哈萨克斯坦之间的协同作用关系，是一般意义上的协同作用化合物，”克莱佩达大学校长Vladas Zulkus这样说。

“由于对同样问题存在不同态度，就有可能找到一个最佳的解决方案，”——KLASCO总监Audrius Pauza这样肯定。

立陶宛和哈萨克斯坦的艺术展开幕，哈萨克斯坦驻立陶宛大使Galymzhan Koishybaijev说：“我深信，为了达到建设性的商务对话，要熟悉你打算工作地区的文化和心态。”

活动期间，哈萨克斯坦通过展示电影和照片，向世界缓缓揭开面纱，展示了并非被大多数人所如此熟知的方面。

立陶宛艺术家展示了传统和创新的解决方案。

年轻艺术家的项目“国歌”（项目经理Julius Zekas）赢得了本次会议与会者的关注。

这个项目的创始人引起了哈萨克斯坦大使的特别兴趣，创作者说，民族价值观念的现实化、身份和语言合成的主要承诺——是现今的声音。艺术、科学和技术的协同作用，提出了民族的根本标志之一——国歌。“国歌”装置包含了由Vincas Kudirka所写的有100多年历史之久的国歌，存放在由音频分光克分析的特殊面料带上，并随着激光照明和动态安装“削减”目前所见。换句话说，观众可能会听到看到声音在此时此刻的变化。据立陶宛文化部长Arunas Gelunas博士表述，“在这方面，现实领域的艺术是——通过国歌和激光技术所表达的精神价值，激光技术使立陶宛这个国家在世界上声名远扬，因为其在那些领域是强大的。” ■

关于问题——公开

Vytautas Varasimavicius的报告得到了极大的关注和批准。作为一个在哈萨克斯坦运输市场已经工作了12年的商人，物流公司“TL Nika集团”的创始人以公开的态度和相当富有批判性的词汇回顾了哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和立陶宛领土的过境障碍。

“我们可能会称赞我们的港口良好，但如果我不传播有关港口的信息，它就只是一个藏在柜台下的产品。当我去给我的客户讲立陶宛的时候，没有人知道克莱佩达在哪，他们认为这是里加。如果我们不努力，我们将什么也得不到。公司每星期发送25辆卡车，我们每一次跨越，都在人为地创造不可预见的冒险。在立陶宛边境口岸有队列，供应被滞留，支出的增加和生产变得更加昂贵。我们是自己的敌人吗？”——“TL Nika集团”的公司负责人以这样的修辞发问。在他看来，我们创造的条件导致我们在竞争中受到损失。当货物周转量增加时我们让它停下。尽管一切都仿佛是依照法律，在通关方面还是出现了“不同奇迹”。一旦海关将货物文件丢失了半天，我们就不得不寻求帮助，但这既不是警察感兴趣的事件，也不是媒体感兴趣的事件。爱沙尼亚与哈萨克斯坦签署了有关过境的协议，但还没有与立陶宛签署，这实在令人失望。

合作——巨大力量

连接着16个国家和2000家公司的国际协会“东西方运输走廊”（EWTC），完成货物运输的调整计划，并已从相关国家得到了运输过境货物到中国的权限。在10月份，预计将推出的列车路线是克莱佩达——明斯克——莫斯科——卡拉干达——乌鲁木齐。但据说要想货物顺畅地运输，俄罗斯和哈萨克斯坦必须加入这个协会。

复杂的航空路线可以被归结为立陶宛和哈萨克斯坦相互合作困难的原因。由于在基辅或在里加的飞机需要改签，从哈萨克斯坦飞往维尔纽斯需要20个小时。

会议就立陶宛和哈萨克斯坦之间的直航问题，在这两个国家不同层次的人群中进行了讨论，虽然在这一领域的国家合作条件似乎是理想的，但问题依然存在。不过即使是哈萨克斯坦航空公司“黑名单”的敏感问题，也可以通过双方的共同努力解决，如：立陶宛航空专家的协商，哈萨克斯坦飞行员在立陶宛培训中心的培训，或建立共同的航空公司。

7th TRANS Middle East

ABU DHABI 2011

Fairmont Bab Al Bahr, Abu Dhabi, United Arab Emirates
Wednesday 26 and Thursday 27 October 2011

Hosted By



مَرَفَقَاتُ اَبُوْظَبِي
ABU DHABI TERMINALS



• Technical Site Visit • Networking Welcome Reception • 70 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 500 International Participants • Gala Dinner

Official Hotel and Venue



Gala Dinner Sponsor



Welcome Reception and Banners Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsor



Lanyards Sponsor



Name Tags Sponsor



Official Carrier



- Growth Strategies Driving Maritime Players Within The Region
- Forthcoming Challenges in Relation to Strong Demand in Global Containerisation
- Current State of Infrastructure And Investor Sentiments For Ports And Shipping Development
- Global Trends in The Ownership of Ports And Its Significance For Shipping Lines
- The Outlook For Container Traffic And The Growth Prospects For Intra-Regional Trades

- Maritime Supply Chain Integration – Realising The Part of Ports in Global Logistics
- Port Modernisation And Capacity Improvements: Catching up With Growth Opportunities
- Putting The Right Cargo Handling And Heavy Lifting Equipment in Place
- Achieving Greater Cargo Visibility, Security And Tracking in Your Ports
- Cost Effective Container Inspection And Detection Technology

Tel. + 971 2 426 022

Fax. + 971 2 426 223

Email: enquiries@transportevents.com

Tel. + 971 2 426 022

Fax. + 971 2 426 223

Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



Cargonews Asia

Cargo Times

cargo

CM

EXPO
presenter

GO ACTION

ifw

TRANSPIRE

Shipping Gazette

JCTrans

Net

JURA-MOPE-SEA

Lloyd's List

NORDICUM

CSCE

PETROSPOT

portstrategy

دُبَيْجَلْسٌ

Seaports

Shipping Gazette

transportweekly

WORLD PORT
DEVELOPMENT

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS

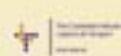


جَارِيَةُ دُبَيْ
DUBAI CHAMBER



ICHCA

InterManager



TMA



2011 • 5-6 • JURA-MOPE-SEA | 41



2011年国际风花奖获



为欧盟和亚洲之间的政治和经济合作
注入加强力量



加强和普及欧安组织（欧洲安全与合
作组织）的活动

GALYMZHAN KOISHYBAYEV先生——哈萨克斯坦共和 国驻立陶宛大使及全权代表

哈萨克斯坦共和国大使及全权代表Galymzhan Koishybayev先生于2008年12月19日开始在立陶宛共和国工作。在两年半的时间内，他做了很多工作，激活和加强我们所有的合作范围国家之间的相互关系。哈萨克斯坦和立陶宛之间的政治对话，倾注了他的注意力和精力，这要求欧安组织框架内的国家之间关系的获得新质量，比如经济关系以及在教育、文化和卫生保健领域之间的关系。由于他的努力，在克莱佩达的哈萨克斯坦名誉领事馆已开放。大使Galymzhan Koishybayev是一个具有高度专业性、对新思路和项目持开放态度、深知如何真诚地尊重立陶宛人民的历史和文化的人。

VYTAUTAS NAUDUZAS先生——能源和运输政策问题大 使，2011年在欧安组织主持立陶宛外交事务

2010年哈萨克斯坦在欧安组织任主席国期间，他们任命了其在欧安组织就运输和过境问题立陶宛共和国的特殊任务大使、社会科学外交官Vytautas Nauduzas博士作为特别代表。

“哈萨克斯坦提出了相当高质量要求水准和责任的活动。立陶宛以及立陶宛之后的国家在欧安组织中主持工作时能保持这样的水平，都是非常不容易的。”Vytautas Nauduzas说。

今年立陶宛是欧安组织主席国，V. Nauduzas是欧安组织主持组中最活跃的成员之一。V. Nauduzas主持的会议和他在不同的世界论坛所作出的报告，汇集欧安组织社区，负责任地决定了很多国家和人民的命运。



主办单位

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE
国际商业杂志《海》
VPA LOGISTICS
THE GLOBAL ADVANTAGE
VPA物流公司

Baltijos slėnis
波罗的海山谷协会

**KLAIPĖDOS MOKSLO IR
TECHNOLOGIŲ PARKAS**
克莱佩达科学园

**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**



奖者



成功实施交通运输或物流项目，并在发展欧亚运输走廊方面采取最有效的投资计划



通过科学成就改善海事，运输和物流业的活动

AB LIETUVOS GELEZINKELIAI 公司（立陶宛铁路，总裁是Stasys Dailydka先生）——是立陶宛、白俄罗斯、乌克兰铁路装卸公司和克莱佩达，Ilyciovsk和Odessa港口项目混合型列车项目。

20和40英尺集装箱运输列车，以及半拖车和联合拖车，从斯堪的纳维亚半岛和西欧国家通过海上运输运送到克莱佩达港，并进一步通过Ilyciovsk和Odessa港口及背后运输到近东和高加索地区的乌克兰、白俄罗斯。

与通过公路运输的货物运输相比，火车的关税较低。

该项目现已成功运行了8年，在吸引越来越多的欧洲和亚洲之间的货物运输方面取得了良好的效果。目前，穿越路线的领土有立陶宛、白俄罗斯和乌克兰，但在不久的将来，阿塞拜疆、格鲁吉亚、摩尔多瓦和叙利亚也将参加这个项目，并与土耳其就相关内容进行对话。带有集装箱的货车可通过Ilyciovsk（乌克兰）—Poti（格鲁吉亚）、Ilyciovsk（乌克兰）—Batumi（佐治亚）或者通过Ilyciovsk—Dernize（土耳其）的渡轮运输到达土耳其。



克莱佩达大学教授VYTAUTAS SMILYS –“船舶造成空气污染的调查，实验室的创建和发展，与海事调查有关的国际和国家重大科学工程顺利实施”。

“波罗的海黑海合作”国际协会（BSR InnoShip）提出，通过知识和创新为基础的竞争力，以减少船舶和港口排放的项目。

19个来自芬兰、立陶宛、爱沙尼亚、拉脱维亚、波兰、德国、挪威、丹麦和瑞典的合作伙伴，正在实施该项目。主要合作伙伴——波罗的海研究所（芬兰）。具体功能是：直接的氮氧化物，二氧化硫，一氧化碳，二氧化碳，氧气测量船舶排放；分析使用生物燃料的可能性。

http://www.baltic.org/projects/bsr_innoship

“清洁波罗的海航运”（CleanShip）项目

21个来自芬兰、立陶宛、爱沙尼亚、拉脱维亚、波兰、挪威、丹麦和瑞典的合作伙伴，正在实施该项目。主要合作伙伴是特雷勒堡港口（瑞典）。

具体功能是：合作伙伴港口的船舶污染排放量的评估。

<http://www.clean-baltic-sea-shipping.eu/>

“区域可持续发展的废物能源生产动员”（REMOWE）项目

9个来自爱沙尼亚、芬兰、德国、立陶宛、波兰和瑞典的合作伙伴，正在实施该项目。主要的合作伙伴——Mälardalen大学（瑞典）。克莱佩达大学的参与团体有——GMMF、JIOTL、JTF。

具体功能是：实验废弃物调查。

<http://www.remowe.eu/>

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 AHEMA GROUP

赞助商

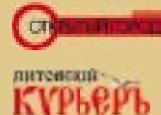


克莱佩达国家海港管理局

活动伙伴



媒体合作伙伴



Klaipeda
www.klt.lt



Baltic Transport Forum (Kalininograd)

In September 8-9 transport professionals gathered to the 3rd international Baltic business forum in Kaliningrad (Russia).



Kalininograd intends to become a deep water port

More than twenty reports were made at the forum on the urgent port, railways, river transport, new technologies, implementation of new infrastructure projects, customs, tariffs and other matters were read and where the representatives from Russia, Lithuania, Latvia, Estonia, Belarus and Kaliningrad took part.

Certain attention was paid to Kaliningrad port which according to the speakers uses only 35 percent of its capacities presently. Last year less than 14 million tonnes of cargo was handled in Kaliningrad port.

Kaliningrad port people usually compare their port results with the neighbouring Klaipeda (Lithuania) port which reached a record stevedoring volume last year having handled 30 million tonnes of cargo.

In the opinion of the Minister of Infrastructure of Kaliningrad Region Aleksandr Rolbinov, one of the problems is that Kaliningrad port can accommodate no bigger than 10 thousand tonnes capacity vessels.

Transport Ministry of the Russian Federation is going to solve this problem of Kaliningrad Region by constructing a deep water port. The Project of such a port is under preparation and project cost estimate documents are being prepared.

These plans of Kaliningrad people – is one more confirmation that the Baltic Sea is going to become a sea of hubs and deep water ports. In this context the ambitions of Gdansk deep water container terminal (DCT) to become a second Hamburg can be mentioned as well as Swedish Nynashamn deep water container port with Project capacity of 500 thousand TEU, development plans of Lithuania in the year 2020-2040 to build deep water port in Butinge, German, Finish and other Baltic countries deep water ports that are planned or under construction.

Belarus, Lithuania, Russia and other European countries may be connected by common inland waterway

The topic of more efficient use of inland waterways was not left without attention in Kaliningrad as this topic is urgent all over the world.

The report of Director General of the company „Cargo Servis“ Sergei Zavorotinskiy „Problems and perspectives of the use of inland waterways of Kaliningrad Region“ induced the discussion out of the borders of Kaliningrad Region. „Why can't Kaliningrad port become the only one port in Russia having good connection with Europe by inland waterways?“ - the speaker induced the discussion about the attractive cargo transportation and tourism routes perspective.

The President of Lithuanian association of stevedoring companies Aloyzas Kuzmarskis reminded about many-times discussions among the neighbouring countries connected by common inland waterway – Nemunas and the Curonian Lagoon – concerning the development of this route. He induced to return to this matter inviting EU structures too.

The idea of the development of inland waterway to European states would get support from the administration of Kaliningrad government.

„Lithuania, as one of the Baltic region states is especially interested into the development of high quality services that are necessary both in European and global markets. Relationships with neighbouring and geographically distant states, integration into transport - logistics chain Europe-Asia, improvement of transport services, renewal and modernization of transport technologies, attraction of investments and foundation of international logistics centres and intermodal terminals- open wide perspectives for international transit services allowing to closer cooperate developing logistics chain between Europe and Asia“, - stressed the cooperation position the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis in his greeting to the international Baltic forum.

Historical sailboat kurenas* – a star of world ship parade

Nika Puteikienė

Head of Public Relations department of
Lithuanian Maritime Museum

Traditional sailboat of the Curonian Lagoon „Süd1“ became a flagman and a star of a ship parade that took place in Russian fore-post - Kaliningrad (historical name of the city is Karaliaucius). Kurenas was followed by historical ships of Kaliningrad World Ocean Museum along the Prieglius river: Chukchi kayak made of walrus skin, birch-bark boat, Finish and Norwegian boats.



„This expedition of kurenas is a historical one, - says the Director of Lithuanian Maritime Museum Olga Zalienė. - We managed to get a written permission from the prime Minister of the Russian Federation Vladimir Putin to sail into Russian inland waterways under Lithuanian flag.“

There is no agreement between Russia and EU concerning sailing of ships in the Curonian Lagoon, therefore, in order to sail into the part of the Curonian Lagoon belonging to Russia it is necessary to get a special permission from the Russian institutions.

Museum specialist Romualdas Adomavicius is sorry that it is so complicated to cross Russian inland waterways.

„It is possible to sail up to Paris or to the Mediterranean Sea by inland waterways, - says the explorer who dedicates his free time for sailing. If Russia were more open we should be able to develop rather interesting and exotic routes of cultural tourism. As these are the ancient trade routes of the Great Duchess of Lithuania: by the Nemunas, Curonian Lagoon and Aistmares they used to bring timber, grain and flax to Gdansk and Karaliaucius.

Kaliningrad World Ocean Museum has opened a new department this year dedicated to ship building. Ship building site of traditional ships is installed nearby. The first ship that museum specialists of Russia are going to build will be kurenas.

*a long fishing boat of Curonian Lagoon



历史帆船 kurenas *——世 界明星巡游船

Nika Puteikienė

立陶宛海事博物馆公共关系部主管

库罗尼安泻湖的传统帆船“Süd1”在俄罗斯加里宁格勒（这个城市的历史名字是卡若里奥休斯）举行游行后脱颖而出，成为了旗手和明星船舶。其次是Prieglus河沿岸加里宁格勒世界海洋博物馆的历史船舶：海象皮做的楚克奇皮船、桦木树皮船、芬兰和挪威的船。

“kurenas船的航行是一个历史的远征”——立陶宛海事博物馆主任Olga Zalienė说，“我们从俄罗斯联邦总统普京那里得到了一个书面许可，凭借立陶宛国旗航行到俄罗斯内陆水道。”

有关在库罗尼安泻湖航行船舶，俄罗斯和欧盟之间没有协议，因此，为了航行到属于俄罗斯范围内的库罗尼安泻湖，得到俄罗斯机构的特别许可是必要的一部分。

令博物馆专家Romualdas Adomavicius遗憾的是，跨俄罗斯内陆水道是如此复杂。

“如果俄罗斯人更加开放，沿内陆水道航行到巴黎或地中海是可能的。”将时间献给自由航行的探险家这样说。我们应该能够开发出相当有趣和有异国情调的文化旅游路线。因为这些是立陶宛大公爵夫人的古代贸易路线：通过纳木纳斯、库罗尼安泻湖和艾斯特麦尔他们将木材、粮食和亚麻运送到格但斯克和卡若里奥休斯。

加里宁格勒世界海洋博物馆今年开辟了专用船舶建造的新部门。传统的船舶在附近的船舶建设工地安装。俄罗斯博物馆专家构建的第一艘船将是kurenas。■



*库罗尼安泻湖长长的渔船



波罗的海运输论坛 (加里宁格勒)



加里宁格勒打算建成一个 深水港

二十多个关于紧急港口、铁路、内河运输、新技术、新基建项目、海关、关税和其他事项执行情况的报告在论坛中进行展开，来自俄罗斯、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚和白俄罗斯的代表在加里宁格勒参加了会议。

加里宁格勒港口得到某些关注，据演讲者所述，目前港口发挥的能力只有35%。去年仅有不到1400万公吨的货物在加里宁格勒港处理。加里宁格勒港口的人通常与邻近的克莱佩达（立陶宛）港口做比较，去年港口创纪录装卸量已达到处理3000万公吨货物的结果。

依照基础设施部长Aleksandr Rolbinov的意见，加里宁格勒州的问题之一是港口拥有的可容纳船只的能力小于万吨。

俄罗斯联邦运输部正在建设一个深水港，以解决加里宁格勒地区这个问题。这样一个港口项目连同其项目成本估算的文件正在准备之中。

加里宁格勒人的这些计划更加确定了波罗的海将成为一个枢纽和海上深水港口的情况。在这种情况下，格但斯克深水集装箱码头（DCT）将成为第二个汉堡，计划将建设成为瑞典Nynashamn市那样的深水集装箱港口，可以提及的项目能力为50万标准箱。2020年至2040年立陶宛的发展计划是建设深水港，其他深水港口在德国、芬兰和其他波罗的海国家处于计划或正在建设中。

白俄罗斯、立陶宛、俄罗斯 和其他欧洲国家可能被共同 的内河航道所连接

更有效地使用内河航道的这个主题在加里宁格勒也不是没有得到关注，因为这个话题在世界各地都很紧急。

“Sergei Zavorotinskiy”货运公司的总监做的“使用加里宁格勒地区内陆水道的问题和观点”的报告引起了加里宁格勒边界地区的讨论。“为什么加里宁格勒端口不可以成为唯一一个俄罗斯在内河航道与欧洲有良好连接的港口？”演讲人引入了有关吸引货物运输和旅游线路角度的讨论。

立陶宛装卸公司协会主席Aloyzas Kuzmarskis提到很多次关于被常见内河航道连接的这些邻国，比如关于尼姆纳斯和库罗尼安泻湖这条路线的发展。他建议在这个问题上还是回归欧盟结构。

内河航道发展欧洲国家的想法会从加里宁格勒州政府得到行政支持。

“作为波罗的海地区国家之一的立陶宛无论是在欧洲和还是在全球市场，都特别看中高品质的服务，对其发展感兴趣。与邻国和相距遥远国家之间关系融入了欧洲和亚洲市场的运输物流链，改善运输服务，更新传输技术使之现代化，吸引投资和国际运输服务，建设国际物流中心和多式联运码头，以观点为基础可以进行更紧密的合作，发展欧洲与亚洲之间的物流链。”——立陶宛交通部长Eligijus Masiulis在国际波罗的海合作论坛的致辞上这样强调他的立场。■



Baltic Ports Conference and General BPO Assembly (Rostock)



J. Skelnik

Focus on sustainability

This year's Baltic Ports Conference held together with the General BPO Assembly were of a unique character, as they accompanied the celebration of the 20th anniversary of the Baltic Ports Organization. HanseMesse Rostock, the conference venue, gathered the delegates from all major Baltic ports, port-related industries, the European Commission, academia, international organizations as well as consulting companies, among others, who discussed the economic situation of the Baltic Sea market after the recession. The theme of the event was the challenges that the market is currently faced with.

The matter which consumed the most attention at this year's meeting was the impact of the International Maritime Organization's (IMO) decision to decrease the allowed sulphur content in the marine fuel from 2015, as well as possible solutions to this issue. Basing on the new regulations, only ships powered with a 0.1% sulphur fuel will be allowed to operate in the Baltic, making the sea less competitive than the other seas ■

of Europe. Among the possible scenarios the use of Liquefied Natural Gas (LNG) as a ship fuel was identified as perhaps the most promising response. However, the conclusion was that more time is needed for technology and infrastructure development, before this fuel can be used in the BSR on a comprehensive level. Ship owners and ports, while recognizing the indisputable value of the IMO's new SOx policy – the protection of the environment, agreed that the sector would not be ready for this change in four years and expressed the fear of increased costs as well as a modal backshift to the road. The participants, following a lively debate, suggested that re-thinking of these regulations was needed and postponing them until the sector was ready.

The second day of the conference was devoted to trends and reforms in ports governance in Europe, with a special focus on the Baltic Sea region. The presentations, touching upon the issues of ports' efficiency and competitiveness, were concluded with a panel, during which the future of port authority was discussed.

Baltic Ports Organization - 20 years

The Gala Dinner, held at the Neptun Hotel in Warnemünde, gathered over one hundred delegates and created a chance to celebrate the organization's anniversary as well as to honour its members. Julian Skelnik, the BPO Chairman since 2007, who was confirmed in office, expressed his satisfaction: "In the past 20 years the Baltic Ports Organization could establish itself as a social platform for representatives from different economic sectors and politicians. Today we are equipped to meet the future challenges of the maritime sector. These include not only adapting to climate and environmental laws, but also the development of the hinterland connections of all the Baltic ports." ■

波罗的海港口大会和BPO常规大会（罗斯托克）



侧重于可持续性

由于伴随着波罗的海港口组织成立20周年的庆祝活动一起举办，今年波罗的海港口会议与BPO常规大会一起举行成了一道独特的风景线。其会场位于德国的罗斯托克，聚集了来自所有主要的波罗的海港口、港口相关产业、欧洲联盟委员会、学术界、国际组织以及咨询公司等等的代表来讨论波罗的海市场的经济形势经济衰退。本次活动的主题是，市场目前面临的挑战。

今年的会议上最受关注的问题是国际海事组织（IMO）要从2015年开始减少船用燃油允许的硫含量的决定的影响，以及对这个问题可能的解决方案。基于新法规，只有0.1%的低硫燃料动力的船只将被允许在波罗的海上行驶，使其海上竞争力低于欧洲其他海域。在可能的情况下，液化天然气（LNG）船舶燃料的使用被认定为也许是最有前途。然而，得出的结论是，在BSR中，可以在一个综合水平上使用这种燃料之前，还需要更多的时间来发展技术和基础设施。船舶业主和港口，承认的国际海事组织的新SOx的政策不争的价值——保护环境的同时，同意该部门在未来四年将不会为变化做好准备，并对增加的成本以及向道路后移动的模式表示担心。热烈的辩论之后，与会者建议，需要推迟和重新思考这些法规，直到部门已准备就绪。

会议第二天专注于欧洲港口的治理趋势和改革，特别注重波罗的海地区。涉及港口的效率和竞争力问题的演讲在讨论港务局未来期间形成了一个小组。

波罗的海港口组织——20年

Warnemünde海王星酒店举行晚宴，聚集了一百多名代表并创造了庆祝该组织周年纪念以及表彰其成员的机会。2007年以来当局确定的BPO主席Julian Skelnik对此表示满意：“在过去的20年中，波罗的海港口组织可以为来自不同经济部门和政治家的代表将其本身建立成一个社交平台。今天，我们都装备齐全，以满足海事部门应对未来的挑战。这不仅包括适应气候和环境的法律，而且还有所有波罗的海港口腹地连接的发展。”



PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt





Summary of the cargo turnover in Baltic ports

(Comparison of the results of January-August 2010 and 2011)

During January August 2011 total cargo turnover in eastern Baltic ports made 207 328,4 thousand t, difference +8,6 percent or +16 342,7 thousand t.

During the period under investigation 5 825,7 thousand t of oil products were handled in Butinge terminal.



Aktau port.



HHLACITI © H.M. / M. Lindner

Port	Volume		Change, %	Difference
	2010 01-08	2011 01-08		
Total:	190 985,7	207 328,4	+8,6	+16 342,7
Primorsk	51 660,8	50 031,0	-3,2	-1 629,8
Saint Petersburg	37 026,2	39 491,6	+6,7	+2 465,4
Tallinn	24 228,8	24 860,5	+2,6	+631,7
Klaipėda	20 012,9	24 491,8	+22,4	+4 478,9
Riga	19 709,9	22 585,9	+14,6	+2 876,0
Ventspils	17 375,0	18 977,0	+9,2	+1 602,0
Ust Luga	7 447,9	13 601,7	+82,6	+6 153,8
Vysock	10 102,2	9 463,8	-6,3	-638,4
Liepaja	2 728,0	3 182,3	+16,7	+454,3
Vyborg	694,0	642,8	-7,4	-51,2
Kaliningrad*	-	-	-	-

*no data

Port	Volume		Change, %	Difference
	2010 01-08	2011 01-08		
Saint Petersburg	1 205 884	1 590 054	+31,9	+384 170
Klaipėda	188 193	269 082	+43,0	+80 889
Riga	160 929	194 259	+20,7	+33 330
Tallinn	100 639	127 502	+26,7	+26 863
Liepaja	971	2 197	+126,3	+1 226



Aktau port.

Aktau port (Kazakhstan)

In August month of the current year, Aktau International Sea Commercial Port (AISCP) transhipped 976,6 thousand t of dry and oil-bulk cargo, what came up to 99,0 % of the targets, including:

Oil-bulk cargo – 608,9 thous. t, 81,6 % of target;

Metal production – 194,5 thous. t, 123,1 % of target;

Ferry cargoes – 117,7 thous. t, 367,8 % of target;

Grain – 26,1 thous. t, 104,5 % of target;

Other cargoes – 29,4 thous. t, 117,4 % of target;

Number of ships' calls – 168.

Since the beginning of 2011 Aktau International Sea Commercial Port has handled over 8 million 028,1 thousand t of dry and oil-bulk cargo, what came to 104,7 % of the target.

Moreover total transhipment of crude oil and oil products came to 5million 554 thousand tons, dry cargoes 1million 576,3 thousand tons, including transhipment of metal – 1 million 255,1 thousand t, other cargoes – 220,7 thousand t.

Grain – 100,4 thousand t.

The volume of ferry transports came to 897,9 thousand t.

Number of ships' calls since the beginning of 2011 is 1 395.

Hamburg port (Germany)

Germany's largest universal port profited from a strengthened world economy and achieved a strong advance with seaborne cargo throughput up by 9,4 %.

During the first half of the year the Port of Hamburg handled seaborne cargoes totalling 64,1 million tons.

In the 2011 first half general cargo handling produced strong growth for Hamburg, with a 15,1 percent increase to 44,7 million tons.

During the same period throughput of bulk cargoes was slightly (1,8 percent) down on the 2010 total, with through put volume totalling 19,4 million tons.

Container throughout leapt by 17,4 percent to around 4,3 million TEU (20-feet standard containers). Among the factors generating additional throughput volumes were new or expanded liner services. (more at www.jura.lt) ■



Klaipeda – a treasure island!

One of the biggest events in Klaipeda region in 1934 was the Great Sea day.

Then the President of Lithuania Antanas Smetona, at the opening the festivity, which is still alive for several decades, said that the duty of Lithuanians is to strongly consolidate at sea and to vigilantly safeguard it as well as with the joint efforts of the nation raise the welfare of the inhabitants of the seaside. „The sea is ours, and we will never give it over to anybody“ - in this way the first president of the country tried to raise maritime soul of Lithuania.

The noble goal of the Sea Festival – to popularise sea and strengthen the image of Lithuania as a maritime state in the world – has not been covered with flake-ashes of oblivion during the flow of time, wars and occupation. It is discovered as a treasure by the new generations of port-city people.

Since the first Sea day the unchanged tradition is being fostered – the honour of seafarers and the lowering of wraths to those who perished at sea. The President of the Republic of Lithuania

Dalia Grybauskaite, heads of the Seimas and the Government and the representatives of the city authority come to these official ceremonies and sail out into the sea.

The entertainment part of the Festival acquires more and more maritime accents with each year.

This year, a 200 year anniversary was celebrated since the beginning of the preparation of professional seafarers in Lithuania. On this occasion the Lithuanian Higher Seafarers School invited guests to the events and excursions.

The Sea Festival taking place in the end of July each year has got its call-signs and special style incomparable to anything. The guests were called to Klaipeda by the slogans „Let's unite the coasts!“, „Moor in Klaipeda port!“, once during the Sea Festival there took place „The fiesta of stripped souls“, and during the other festival the city declared to be living in „Klaipeda – in free style“.

This year the clothing of the festival and the artistic ideas were coded by the motto „Find your treasure“. Klaipeda old city was decorated



as if an ancient map, the places of events were turned to islands and reefs and the teams of treasure seekers had the opportunity not only to have a good time but also to find treasure that was well-hidden both by the organisers of the festival and the sponsors.

During the festival there are usually organised more than a hundred events of different styles and genres. They all are free, therefore it is not surprising that during those days Klaipeda attracts crowds of people and it is legally called the maritime capital of Lithuania.

„Lithuania – is a maritime state, and Klaipeda – its heart beating in port rhythm. Sea Festival is the event that fosters Klaipeda as a port-city and maritime traditions in the best way and makes maritime professions known in Lithuania for many years“, Vytautas Grubliauskas is sure – a professional jazz musician, long-time contriver and organiser of traditional Klaipeda jazz festivals, former member of the Seimas of the Republic of Lithuania and presently jazzing Mayor of Klaipeda city. ■





克莱佩达——一座宝岛！



1934年在克莱佩达地区最大的事件之一就是大海日了

在开幕式上，那时的立陶宛总统，几个世纪之后依然活着的Antanas Smetona说，立陶宛责任加大了海上的巩固力，提高警觉度，并通过各民族共同努力维护和提高海边居民的福利。“大海是我们的，我们永远不会放弃，不会把它交给任何人”，——以这种方式，该国第一任总统试图提高立陶宛的在航海业方面的灵魂。

祭海崇高的目标——繁荣大海以及加强立陶宛的世界海洋国家形象——并没有随着时间的流逝、战争和侵略而被鳞片式的遗忘骨灰所掩盖。这被新一代港口城市人民视为珍宝。

自第一届大海日以来，就培育出了不变的传统——培育海员的荣誉及降低那些海上遇难者的愤怒。立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite、议会和政府的首脑以及城市管理局的代表们举行正式仪式，扬帆入海。

每年节日娱乐的部分都在增添越来越多的海洋特色。

今年，200周年的庆祝活动自准备立陶宛专业海员开始。在此之际立陶宛高级海员学校特邀嘉宾来参与活动和游览。

每年在七月底举行的祭海，其口号和独特风格都是任何其他活动所无法比拟的。客人们到克莱佩达的口号叫做“让我们团结的海岸！”，“在克莱佩达港靠岸！”，有一次大海日期间的口号有“剥离灵魂嘉年华”，其他节日期间还有宣传其城市生活方式的口号是“克莱佩达——自由风格”。

今年的节日服装和艺术构思与座右铭“寻找你的财宝”相统一。克莱佩达老城区的装饰，仿佛一个古老的地图。在活动的地方不仅能玩的开心，还能有加入寻宝队进入岛礁寻找宝藏的机会；这些宝藏由活动组织者和赞助商提供。节日期间，通常要举办了一百多个不同风格和流派的活动。他们都是免费的，因此，在那些日子里克莱佩达吸引人群并不奇怪，所以克莱佩达被理所当然地称为立陶宛海上首都。

“立陶宛——一个海洋国家；克莱佩达——以港口的节奏跳动的心脏。祭海事件以最佳方式促进了克莱佩达的港口城市地位和航海传统，使立陶宛多年来在航海行业声名远扬”，——专业爵士乐音乐家、长时间发明和传统组织克莱佩达爵士音乐节、立陶宛共和国议会前成员和目前克莱佩达市的爵士市长Vytautas Grubliauskas这样肯定这次活动。

I МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

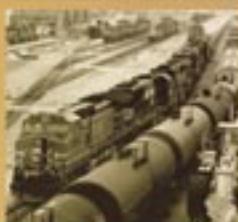
ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ



11 НОЯБРЯ
2011
ДВОРЕЦ НЕЗАВИСИМОСТИ
КАЗАХСТАН | АСТАНА

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Государственная политика развития транспортно-логистической отрасли
- Мастер-План транспортно-логистической системы Республики Казахстан
- Мастер-План создания и комплексного развития специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные Ворота»
- Концепция «5С. Стандарты транспортной логистики»
- Проект «Шелковый путь – транзитный потенциал»
- Проект «Внедрение Supply Chain Management»



Организатор



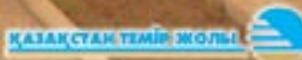
Национальный Центр
Развития Транспортной
Логистики

Официальная поддержка



Правительство
Республики Казахстан
Министерство
транспорта и
коммуникаций РК

Генеральный партнер



НА ЕДИНОЙ
ПЛАТФОРМЕ
С VIII-ОЙ
МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНФЕРЕНЦИЕЙ
«ТРАНСЕВРАЗИЯ:
ТРАНЗИТ.
БИЗНЕС.
ИНТЕГРАЦИЯ»

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СЕССИИ:

- TRANS ASIA LAND BRIDGE – Транс-Азиатский транспортный коридор
- BALTIC SEA GATEWAY – Транспортно-логистические решения для стран, не имеющих выхода к морю
- IT TECHNOLOGIES IN TRANSPORT LOGISTICS – Повышение производительности и автоматизация процессов

ТАКЖЕ, В РАМКАХ ФОРУМА:

- Круглый стол с бизнесом: «Перспективы развития транспортной логистики в странах Центрально-Азиатского Региона и Таможенного Союза»
- Мастер-классы международных экспертов по транспортной логистике

www.kazlogistics.kz

По вопросам участия просим обращаться к организаторам:

Алматы: +7 727 329 05 85 / 84
Астана: +7 7172 59 15 12 / 13

Для стран региона Балтийского моря:
OU «Fast Stream», +371 292 66 359,
e-mail: info@faststreamevents.com

По вопросам выступлений: e-mail: transport@caspian-events.kz





TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS  МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ  INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE 

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

НУРСУЛТАН
НАЗАРБАЕВ:
доверие и единство

ДАЛЯ
ГРИБАУСКАЙТЕ:
мы можем быть надежным
партнером

Nursultanas NAZARBAJEVAS:
pasitikėjimas ir vienybė

Dalia GRYBAUSKAITĖ:
galime būti patikimi partneriai



Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalas „Jūra“ leidžiamas nuo
1935 metų
JŪRA MOPE SEA – nuo 1999 metų
Leidėjas UAB Jūra informacijos centras
Tiražas 7000 egz.

Vyriausiojo 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 Graželienė
Mob. tel. +370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignackova,
Karina Grigorjeva,
Betty Chen

Korektoriai-stiliastai
Regina Tutiniene,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:
Vilniuje
Julija Klejevskaja
Mob. tel. +370 61591474
El. paštas: julija@jura.lt

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

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

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

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

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

Ši numeri iliustravo
Dž. Barysaite, V. Karaciejus,
R. Mockus, A. Mažūnas,
G. Gražulevičius, M. Lindner

Virselis
Ingridos Ramanauskienės

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

Redakcijos adresas:
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel. +370 46 365753
El. paštas: news@jura.lt
www.jura.lt

СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

53 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Ответственность

LEIDĖJOS ŽODIS

Atsakomybė

54 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Даля Грибаускайте:
мы можем быть для
Казахстана надежным
партнером

IŠSKIRTINIS INTERVIU

Dalia Grybauskaitė:
Kazachstanui galime būti
patikimas partneris



60 ПОЗИЦИЯ

Доверие и единство –
основа справедливого
мироворядка

POZICIJA

Pasitikėjimas ir vienybė –
teisingos pasaulėvarkos
pagrindas

62 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Благоприятный контекст
сотрудничества

Евразия – один
континент

Необходима
координация действий
государственных
властей и бизнеса

Для работы в Азии
требуется терпение

TARPTAUTINIS BENDRADARBIAVIMAS

Bendradarbiavimui
palankus kontekstas

Eurazija yra vienas
kontinentas

Būtina koordinuoti valdžios
ir verslo veiksmus

Norint dirbtį Azijoje, reikia
kantrybės

68 ПРАКТИКА ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Конфедерация
промышленников Литвы
защищает интересы
бизнеса

VERSLO PRAKTIKA

Lietuvos pramonininkų
konfederacija gina verslo
interesus

72 РЫНОК АЗИИ

Гонконг – ведущий
мировой центр логистики
AZIJOS RINKA

Honkongas – pasaulio
logistikos centras

76 ЛОГИСТИКА

В перевозке
негабаритных грузов лед
tronuлся

LOGISTIKA

Negabaritinių krovinių
gabenimo ledai pajudėjo



78 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Балтийское море –
ворота в Евразию»
(Клайпеда)



82 МЕЖДУНАРОДНЫЕ НАГРАЖДЕНИЯ

РОЗА ВЕТРОВ 2011
Лауреаты

84 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Baltijos jūra – vartai į
Euraziją“ (Klaipėda)

88 TARPTAUTINIAI APDOVANOJIMAI

VĒJU ROŽĖ 2011 Laureatai

90 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Балтийский
транспортный форум
(Калининград)

TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Baltijos transporto forumas
(Kalininingradas)

91 ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Историческое судно
куренас – звезда
всемирного парада
судов

VIDAUS VANDENS KELIAI
Lietuvos kurėnas –
pasaulinio istorinių laivų
parado žvaigždė



92 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Конференция Балтийских
портов и Генеральная
ассамблея ВРО (Росток)

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Baltijos uostų konferencija ir
Baltijos uostų organizacijos
(BPO) Generalinė asamblėja
(Rostokas)

93 ГРУЗООБОРОТ

Обзор грузооборота
портов Балтики

94 ПРАЗДНИКИ

Клайпеда – остров
сокровищ!
ŠVENTĖS
Klaipėda – lobiu sala!



Ответственность Atsakomybė

В конце сентября, выступая на Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, президент Казахстана Нурсултан Назарбаев в качестве важнейшего вклада своей страны в укрепление позиций ООН, стремление к глобальному миру и стабильности акцентировал то, что Казахстан, закрыв Семипалатинский ядерный испытательный полигон, стал одним из первых в мире безъядерных государств.

Двадцать лет назад, 29 августа 1991 года, сразу после провала Московского путча, Казахстан добровольно отказался от мощной военной силы – четвертого по величине в мире арсенала ядерного оружия. День, видимо, был выбран неслучайно – в этот день в 1949 году в Казахстане, на бывшей тогда территории Советского Союза, состоялось первое испытание атомной бомбы.

В течение почти сорока лет в Семипалатинске проводились ядерные испытания, от которых пострадало около полутора миллиардов человек.

Односторонний ответ ядерному оружию – в то время приравнивавшийся к подвигу шаг Казахстана – спустя восемнадцать лет оценила Организация Объединенных Наций, провозгласив 29 августа Международным днем действий против ядерных испытаний.

В этом году впервые в мировой истории эта дата была официально признана и отмечалась.

Такое признание и оценку можно считать благодарностью прогрессивной мировой общественности Казахстану, который в этом году отмечает 20-летие независимости страны. Это и стимул для других государств обратить внимание на ущерб, нанесенный планете из-за проводимых уже несколько десятилетий ядерных испытаний. Испытаний, начинателем которых стали США, в 1945 году сбросив атомные бомбы на японские города Хиросиму и Нагасаки, а в 1946 году, в разгар холодной войны, произведя первые взрывы в водах возле Маршалловых островов.

Может быть, тема ядерной безопасности, актуально прозвучавшая на 66-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в Нью-Йорке, дойдет до умов и сердец руководителей государств, не желающих отказываться от ядерного арсенала и стремящихся его приобретать и наращивать.

Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте в своей речи на Генеральной Ассамблее подчеркнула, что в современном мире все мы, жители планеты – большие и маленькие государства – зависим друг от друга. Ядерные катастрофы не знают государственных границ. Это подтверждают трагические уроки Чернобыля и Фукусимы.

Президент Литвы призывает глав мира обратить особое внимание на ответственность, когда речь идет о вопросах ядерной безопасности.

Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев предлагает принять коллективное обращение мирового сообщества к де-факто ядерным государствам с призывом отказаться от своих амбиций и присоединиться к всеобъемлющим договорам о неиспользовании и нераспространении ядерного оружия.

Президенты обеих стран, которые в начале октября встречаются в Астане, единодушны, говоря, что у мира нет юридических гарантий, предохраняющих от последствий гонки вооружений. Функции всеобщего сдерживания гонки вооружений может эффективно осуществлять только коллегиальный орган с расширенными полномочиями, например, Совет Безопасности ООН.

Если эти вопросы единогласно поднимают страны, члены ОБСЕ, быть может, можно надеяться, что Международный день действий против ядерных испытаний положит начало эпохе действий против ядерных испытаний.



Искренне ваша -
Зита Таллат-Кельпшайтė,
издатель журнала

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja

Rugsėjo pabaigoje, kalbėdamas Jungtinės Tautų Organizacijos Generalinėje Asamblėjoje Niujorke, Kazachstano Prezidentas Nursultanas Nazarbaivas, kaip vieną svarbiausią savo šalies indėlių į JT pozicijų stiprinimą, globalios taikos ir stabiliumo siekių akcentavo tai, kad uždaręs Semipalatinsko branduolinių bandymų poligoną Kazachstanas tapo viena pirmųjų pasaulyje nebranduolinių valstybių.

Prieš dvidešimt metų, 1991 metų rugpjūčio 29 dieną, tuo pat po Maskvos pučo žlugimo, Kazachstanas savanoriškai atsisakė galingos karinės jėgos – ketvirtą pagal dydį pasaulyje branduolinio ginklo arsenalo.

Diena, matyt, pasirinkta neatsitiktinai – tą pačią dieną 1949 metais Kazachstane, tuomet buvusioje Tarybų Sąjungos teritorijoje, įvyko pirmasis atominės bombos bandymas.

Beveik keturiasdešimt metų Semipalatinske buvo vykdomi branduolinių bandymai, nuo kurių nukentėjo arti pusantro milijono žmonių.

Branduolinio ginklo vienašališką atsisakymą – anuo metu žygydarbiui prilygstantį Kazachstano žingsnį po aštuniolikos metų įvertino Jungtinės Tautų Organizacija, rugpjūčio 29-ąją paskelbusi Tarptautine veiksmų prieš branduolinius bandymus dieną.

Šiemet pirmą kartą pasailio istorijoje ši data buvo oficialiai pripažinta ir minima.

Tokį pripažinimą galima laikyti pažangiosios pasailio bendruomenės padėka Kazachstanui, šiemet švenčiančiam šalies nepriklausomybės 20-metį. Tai ir paskata kitoms valstybėms atkreipti dėmesį į žalą, padarytą planetai kelis dešimtmečius vykdomas branduolinių bandymais, kurių pradininkė buvo JAV, 1945 metais numetus atomines bombas ant Japonijos miestų Hirosimos ir Nagasaki, o 1946 metais šaltojo karo įkarštyje Maršalo salyno vandenyele atlikusi pirmuosius branduolinius bandymus.

Gal branduolinio saugumo tema, aktualiai skambėjusi 66-ojoje JT Generalinės Asamblėjos sesijoje Niujorke, pasieks branduolinio arsenalo nenorinčių atsisakyti, jį išsigyti ir didinti siekiantį valstybių vadovų protus bei širdis.

Lietuvos Respublikos Prezidentė Dalia Grybauskaitė savo kalboje, pasakytoje Generalinėje Asamblėjoje, pabrėžė, kad šiuolaikiame pasaulyje mes visi planetos gyventojai – didelės ir mažos valstybės – esame vieni nuo kitų priklausomi. Branduolinės katastrofos nepaiso valstybių sienų. Tai patvirtina tragedijos Černobylio ir Fukušimos pamokos.

Lietuvos Prezidentė ragina pasailio vadovus atkreipti ypatingą dėmesį į atsakomybę, kai kalbama apie branduolinės saugos klausimus.

Kazachstano Prezidentas Nursultanas Nazarbaivas siūlo priimti pasailio bendruomenės kreipimąsi, kviečiantį branduolinės valstybes atsisakyti savo ambicijų ir prisijungti prie visuotinių sutarčių dėl branduolinio ginklo nenaudojimo ir neplatinimo.

Abiejų šalių prezidentai, kurie spalio pradžioje susitinka Astanoje, yra vieningi, teigdamai, kad pasaulus neturi juridinių garantijų, saugančių nuo ginklavimosi varžybų padarinį. Situaciją kontroliuoti galėtų tik kolegialus, plačius įgalijimus turintis organas tokis kaip Jungtinės Tautų Organizacijos saugumo taryba.

Jei šiuos klausimus vieningai kelia šalys, ESBO narės, galbūt galima tikėtis, kad Tarptautinė veiksmų prieš branduolinius bandymus diena pradės veiksmų prieš branduolinius bandymus epochą.



В 2012 году Литва и Казахстан будут отмечать 20-летие дипломатических отношений. Это достаточно солидный период для формирования традиций дружбы и сотрудничества между странами.

Прекрасной увертюрой к укреплению дипломатических отношений и празднованию юбилея является предстоящий в октябре с.г. визит Президента Литовской Республики в Казахстан, отмечающий в этом году 20-летие независимости.

В связи с этим международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA попросил Президента Литовской Республики ДАЛЮ ГРИБАУСКАЙТЕ ответить на несколько вопросов, интересующих предпринимательскую и политическую общественность.

Даля Грибаускайте: мы можем быть для Казахстана надежным партнером



– Казахстан пока единственный из стран Средней Азии в прошлом году был назначен руководить Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), объединяющей 56 государств Европы, Северной Америки и Азии. К этому шансу Казахстан отнесся со всей ответственностью и великолепным образом им воспользовался. Казахстан не только заметно популяризовал свою страну в мире, целый год рекламируя свое председательство, оживив дух саммита ОБСЕ, но и внес новые идеи в саму деятельность ОБСЕ. Особое внимание стратегии председательства в ОБСЕ уделил президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

В этом году руль ОБСЕ доверен Литве – первой из Балтийских государств. В Литве этот факт меньше прославляют и придают ему меньшее значение, чем это делал Казахстан.

Какова стратегия руководства этой организацией у нашей страны?

Каким опытом эта деятельность обогатит Литву?

Какие инновации в деятельность ОБСЕ внесет Литва?

– За последние двадцать лет наших отношений диалог Литвы и Казахстана, как двухсторонний, так и в рамках ОБСЕ, еще не был таким интенсивным, как теперь. Мы начинаем по-настоящему серьезно относиться к тому,

чтобы успешнее использовать потенциал политического и экономического сотрудничества наших стран.

В декабре прошлого года я посетила Астану на саммите ОБСЕ, прошедшем после 11-летнего перерыва, в этом году отправлюсь в Казахстан с двухсторонним визитом, а в будущем году по случаю 20-летия установления дипломатических отношений между Литвой и Казахстаном, надеемся, Литву посетят и Президент Казахстана.

Председательству в ОБСЕ Литва, как и Казахстан, придает огромное значение. Приоритеты нашего председательства: претворение в жизнь принятых в Астане решений, дальнейшее стремление решать затянувшиеся конфликты в Молдове и на Южном Кавказе, защита прав человека, свободные и демократические выборы, свобода СМИ, борьба с новыми и возникающими угрозами, совместные усилия по остановке потока наркотиков из Афганистана. К этим приоритетам мы стремимся, работая сообща со всеми без исключения странами ОБСЕ. Предстоящая в декабре в Литве встреча министров иностранных дел ОБСЕ покажет, чего нам удалось достичь.

Тесные контакты с Казахстаном председательствующая в ОБСЕ Литва поддерживает и в так называемом формате тройки (проводятся регулярные встречи представителей бывшего,

нынешнего и будущего государства – председателя ОБСЕ). Опыт Казахстана важен для претворения в жизнь поставленных целей.

О моем личном внимании к председательству свидетельствует уже упомянутый визит на саммит ОБСЕ, а также встреча с Постоянным Советом ОБСЕ в Вене и визиты в Молдову и на Южный Кавказ.

– Для литовского бизнеса Казахстан является желанным партнером как страна, богатая природными ресурсами, и как часть исторически сформировавшихся крупнейших транспортных коридоров – транзитного пути между Европой и Азией. Однако бизнесмены обеих стран постоянно констатируют, что сотрудничество недостаточное, выражающие это сотрудничество цифры, скорее, символические, чем оказывающие влияние на экономику стран. В свое время Казахстан чувствительно отреагировал на неудавшуюся сделку с компанией «Мажейко нафта». Проходившие до того через Клайпедский порт казахстанские грузы с тех пор идут через Латвию.

Не отмечается ли нехватка политической воли для развития более активного сотрудничества между нашими странами?

Будет ли у Президента Литвы во время поездки в Казахстан надлежащий предприни- ►



Президент Д. Грибаускайте в Клайпедском порту.



Встреча с судостроителями в Клайпеде.

материльский тыл, на консультации которого она сможет опираться?

Намерены ли президенты обеих стран обсудить перспективы не только политического, но и реального экономического сотрудничества?

Не слишком ли сильно в этом плане нас в Балтийском пространстве опередили Латвия и Эстония?

– Казахстан является одной из самых быстро растущих экономик в Средней Азии. Это – четвертый по величине экономический партнер Литвы в постсоветском пространстве. Литовский бизнес действительно интересуется развитием деловых контактов, ищет ниши для инвестиций. Последовательно растут объемы внешней торговли Литвы и Казахстана. Для литовских промышленных и сельскохозяйственных предприятий Казахстан является привлекательным рынком экспорта с большим потенциалом.

Важен Казахстан и для развития путей сообщения между Европой и Азией. Без сотрудничества Казахстана было бы трудно осуществить планы развития транспортного коридора Восток - Запад. Литва чрезвычайно заинтересована в этом проекте, поскольку это поможет привлечь большие потоки товаров не только из Казахстана, но и из Китая.

Литва как морское государство стремится улучшать сообщение не только по суше, но и по морю, поэтому в 2020 году мы планируем строительство глубоководного порта. В Клайпеде будет строиться терминал сжиженного газа. Максимально воспользовавшись всеми воз-

можностями, которые предоставляет море, мы сможем еще теснее сотрудничать с Казахстаном в области как транспорта, так и энергетики.

В Казахстане уже не первый год успешно работают литовские архитекторы. Меня радует, что творческие мощности нашей страны в прошлом году выиграли два международных конкурса и помогут претворять в жизнь престижные проекты строительства Казахского драматического театра и Русского драматического театра.

Наряду с потенциалом экономического сотрудничества существует еще и важность человеческих контактов. Казахам прекрасно известны литовские курорты – Друскининкай, Паланга.

Для Казахстана, уделяющего большое внимание образованию молодежи, мы можем быть надежным партнером и в области просвещения. Литва находится в числе стран, лидирующих в Евросоюзе по уровню образования населения. Сотрудничество между вузами Литвы и Казахстана крепнет с каждым годом, поэтому казахская молодежь может получить в Литве европейское образование и опыт.

– Какой политический и экономический опыт Казахстана, отмечающего в этом году 20-летие независимости, кажется Президенту Литвы привлекательным и достойным подражания?

Каким опытом или новыми идеями Литва могла бы заинтересовать Казахстан?

– В Казахстане за 20 лет независимости произошел большой прогресс. Целенаправленные

усилия по модернизации страны, международная активность во время председательства в ОБСЕ и Организации исламского сотрудничества, экономические достижения действительно значительны.

Казахстан, провозгласивший программу «Путь в Европу», стремится к более тесному сотрудничеству с Европейским союзом. Литва уже 7 лет является членом ЕС. Мы готовы поделиться своим опытом и помочь Казахстану в переговорах с Евросоюзом о новом усиленном Договоре о партнерстве и сотрудничестве.

В настоящее время Литва развила большие мощности в ходе внедрения высоких технологий (особенно информационных – ИТ) и совершенствования с их помощью работы государственных и предпринимательских инстанций. Для Казахстана, который в настоящее время ускоренными темпами развивает свое экономическое сотрудничество и ищет оптимальные способы сделать это, такой опыт Литвы может быть актуальным.

В 2012 году мы будем отмечать 20-летнюю годовщину дипломатических отношений между Литвой и Казахстаном. Польза политического и экономического сотрудничества в отношениях между странами должна быть дополнительным и особым проявлением уважения и внимания к партнерам, что особенно ценится в Казахстане. Поэтому планируемая в будущем году встреча президентов Литвы и Казахстана станет поддержкой развития двухсторонних отношений на высшем уровне.

– Благодарим за ответы.

20 лет надежной работы на рынке транспортных услуг -
сильные позиции в организации железнодорожных и
комбинированных перевозок различных видов грузов -
переработка грузов в портах и фрахтование судов -
таможенная очистка и дверная доставка грузов -
качественный сервис по конкурентоспособным ставкам -
всегда рады сотрудничеству...



 **TRANSSISTEMA**

Республика Казахстан, 050057, г. Алматы, тел.: (727) 2581818, 2445426; факс: (727) 3754847
e-mail: info-tss@kz.enrc.com, www.transsystem.kz



2012 metais Lietuva ir Kazachstanas minės 20-ąsias diplomatinių santykių metines. Tai pakankamai solidus laikotarpis susiformuoti šalių draugystės ir bendradarbiavimo tradicijoms.

Puiki diplomatinių santykių sutvirtinimo ir sukakties šventimo uvertiūra yra šių metų spalio pradžioje vyksiantis Lietuvos Respublikos Prezidentės vizitas į Kazachstaną, šiemet švenčiantį nepriklausomybės 20-metį.

Ta proga tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA paprašė Lietuvos Respublikos Prezidentės DALIOS GRYBAUSKAITĖS atsakyti į keletą verslo ir politikos bendruomenė dominančių klausimų.

Dalia Grybauskaitė: Kazachstanui galime būti patikimas partneris

- Kazachstanas – kol kas vienintelis iš Vidurinės Azijos šalių – pernai buvo paskirtas vadovauti 56 Europos, Šiaurės Amerikos ir Azijos valstybes vienjančiai Europos Saugumo ir Bendradarbiavimo Organizacijai (ESBO). Šią galimybę Kazachstanas įvertino labai atsakingai ir puikiai ja pasinaudojo. Kazachstanas ne tik smarkiai išpopuliarino šalies vardą pasaulyje, ištisus metus aktyviai reklamavęs savo pirmininkavimą, atgaivinęs ESBO Samito dvasią, bet ir įnésė naujų idėjų į pačios ESBO veiklą. Ypatingą dėmesį pirmininkavimo ESBO strategijai skyrė Kazachstano Prezidentas Nursultanas Nazarbajevas.

Šiemet ESBO vairas patikėtas Lietuvai – pirmajai Baltijos valstybei. Lietuvoje šis faktas mažiau sureikšminamas negu tai darė Kazachstanas.

Kokia yra mūsų šalies vadovavimo šiai organizacijai strategija?

Kokia patirtimi ši veikla praturtins Lietuvą?

Kokių inovacijų į ESBO veiklą jneš Lietuva?

- Per pastaruosius dvidešimt mūsų santykių metų Lietuvos ir Kazachstano dialogas, tiek dvisiai, tiek ESBO rėmuose, dar nebuvu toks intensyvus kaip dabar. Pradedame ištisies rimtai žiūrėti į tai, kaip sėkmingiau išnaudoti mūsų šalių politinio ir ekonominio bendradarbiavimo potencialą.

Pernai gruodį lankiausi Astanoje po 11 metų pertraukos vykusiamė ESBO viršūnių susitikime, šiemet vykstu į Kazachstaną dvišalio vizito, o kitamet – 20-ujų diplomatinių santykių tarp Lietuvos ir Kazachstano užmezgimo metinių proga - tikimės, kad Lietuvą aplankys ir Kazachstano Prezidentas.

ESBO pirmininkavimui Lietuva kaip ir Kazachstanas teikia didelę reikšmę. Mūsų pirmininkavimo prioritetai: Astanoje priimtų sprendimų įgyvendinimas, tolesnis siekis spręsti užsitembusius konfliktus Moldovoje ir Pietų Kaukaze, žmogaus teisių apsauga, laisvi bei demokratiniai rinkimai, žiniasklaidos laisvė, kova su naujomis ir kylan-





čiomis grėsmėmis, bendros pastangos sustabdyti narkotikų iš Afganistano srautą. Šiu prioritetų siekiame dirbdami kartu su visomis be išimties ESBO šalimis. Gruodžio mėnesį Lietuvoje įvykstantis ESBO užsienio reikalų ministru susitikimas parodys, ką mums pavyko pasiekti.

Glaudū ryšį su Kazachstanu ESBO pirmininkė Lietuva palaiko ir vadina muoju „trejeto“ forma tu (vyksta reguliarūs buvusios, esamos ir būsimos valstybės ESBO pirmininkės atstovų susitikimai). Kazachstano patirtis yra svarbi siekiant įgyvendinti užsibrėžtus tikslus.

Apie mano asmeninį dėmesį pirmininkavimui liudija jau minėtas apsilankymas ESBO viršinių susitikime, taip pat susitikimas su ESBO Nuolatinės Tarybos Vienoje nariais bei vizitai Moldovoje ir Pietų Kaukaze.

- Lietuvos verslui Kazachstanas yra geidžiamas partneris, kaip turtinga gamtos ištekliais šalis ir kaip istoriškai susiformavusių didžiųjų transporto koridorius – tranzito kelio tarp Europos ir Azijos - dalis. Tačiau abiejų šalių verslas nuolat konstatuoja, kad bendradarbiavimas yra nepakankamas, tą bendradarbiavimą išreiškiantys skaičiai daugiau simboliniai nei galintys daryti įtaką šalių ekonomikai. Savo laiku Kazachstanas jautriai reagavo į neįvykus sandorjų dėl Mažeikių naftos. Per Klaipėdos uostą keliavę Kazachstano kroviniai jau kuris laikas yra pasukę į Latviją.

Ar aktyvesniams šalių bendradarbiavimui plėtoti nestinga politinės valios?

Ar Lietuvos Prezidentė kelionėje į Kazachstaną turės tinkamą verslo užnugarį, kurio konsultacijomis galėtų remtis?

Ar abiejų šalių Prezidentai ketina aptarti ne tik politinio, bet ir realaus ekonominio bendradarbiavimo perspektyvas?

Ar šiuo aspektu Baltijos erdvėje mus jau pernelyg smarkiai aplenkė Latvija ir Estija?

- Kazachstanas yra viena iš sparčiausiai augančių ekonomikų Vidurinėje Azijoje. Tai – ketvirtas pagal dydį Lietuvos ekonominis partneris posovietinėje erdvėje. Lietuvos verslas tikrai domisi verslo rysių plėtra, ieško nišų investicijoms. Nuosekliai didėja Lietuvos ir Kazachstano užsienio prekybos apimtys. Lietuvos pramonės ir žemės ūkio įmonėms Kazachstanas yra patraukli eksporto rinka su dideliu potencialu.

Kazachstanas svarbus ir plėtojant susiseikimo kelius tarp Europos bei Azijos. Be Kazachstano bendradarbiavimo būtų sunku įgyvendinti Rytu-Vakarų transporto koridorius plėtros planus. Lietuva itin domisi šiuo projektu, kadangi tai padėtų pritraukti didesnius prekių srautus ne tik iš Kazachstano, bet ir iš Kinijos.

Lietuva kaip jūrinė valstybė siekia gerinti susiseikimą ne tik sausuma, bet ir jūra, todėl iki 2020 metų planuojame pastatyti giliavandenį uostą. Klaipėdoje bus statomas suskystintų dujų terminalas. Maksimaliai pasinaudojė visomis jūros teikiamomis galimybėmis, galėsime dar glaudžiau bendradarbiauti su Kazachstanu tiek transporto, tiek energetikos srityse.

Kazachstane jau ne pirmi metai sėkmingai dirba Lietuvos architektai. Džiaugiuosi, kad mūsų šalies kūrybinės pajėgos pernai laimėjo du tarptautinius konkursus ir padės įgyvendinti prestižinius projektus – Kazachų dramos teatrą ir Rusų dramos teatrą.

Greta ekonominio bendradarbiavimo potencialo dar yra ir žmogiškųjų kontaktų svarba. Kazachai puikiai žino Lietuvos kurortus – Druskininkus, Palangą.

Kazachstanui, didelį dėmesį skiriančiam jaunimo išsilavinimui, galime būti patikimas partneris ir švietimo srityje. Lietuva yra tarp pirmajaničių Europos Sąjungoje pagal gyventojų išsilavinimo lygi. Bendradarbiavimas tarp Lietuvos ir Kazachstano aukštųjų mokyklų kasmet stiprėja,

todėl kazachų jaunimas Lietuvoje gali įgyti europinį išsilavinimą ir patirtį.

- Kokia nepriklausomybės 20-metį šiemet švenčiančio Kazachstano politinė ar ekonominė patirtis Lietuvos Prezidentei yra patraukli ir galėtų būti sektina?

Kokia patirtimi ar naujomis idėjomis Lietuva galėtų sudominti Kazachstaną?

Kazachstanas per 20 nepriklausomybės metų padarė didelę pažangą. Kryptinges pastangos modernizuoti šalį, tarptautinis aktyvumas pirmininkaujant ESBO ir Islamo bendradarbiavimo organizacijoje, ekonominiai laimėjimai yra iš tiesų ženklūs.

Kazachstanas, paskelbęs programą „Kelias į Europą“, siekia artimiau bendradarbiauti su Europos Sąjunga. Lietuva jau 7 metai yra ES narė. Esame pasirengę pasidalinti savo patirtimi ir talkinti Kazachstanui derantis su Europos Sąjunga dėl naujos sustiprintos Partnerystės ir bendradarbiavimo sutarties.

Šiuo metu Lietuva yra išvysčiusi didelius pajegumus diegdama aukštąsias technologijas (ypač informacines – IT) ir su jų pagalba tobulindama valstybės ir verslo institucijų darbą. Kazachstanui, kuris dabar labai sparčiai plėtoja savo ekonominį bendradarbiavimą ir ieško optimalių būdų tai padaryti, galėtų būti aktuali tokia Lietuvos patirtis.

2012 metais minėsime 20-ąsias diplomatinių santykių tarp Lietuvos ir Kazachstano metines. Politinio ir ekonominio bendradarbiavimo nauda šalių santykiose turi būti papildoma ir ypatinga pagarba bei dėmesiu partneriams, kas ypač vertinama Kazachstane. Todėl kitais metais planuojamas Lietuvos ir Kazachstano Prezidentų susitikimas bus aukščiausio lygio parama dvišalių santykių plėtrai.

- Dėkojame už atsakymus. ■





ДОВЕРИЕ И ЕДИНСТВО – ОСНОВА СПРАВЕДЛИВОГО МИРОПОРЯДКА

Из выступления Президента
Республики Казахстан НУРСУЛТАНА НАЗАРБАЕВА
на 66-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН



В этом году наша страна отмечает 20-летие независимости.

Все это время Казахстан неукоснительно следовал букве и духу Устава ООН.

Во-первых, мы закрыли Семипалатинский ядерный полигон и стали одним из первых в мире новых безъядерных государств.

Это великий вклад моей страны в обеспечение глобального мира и стабильности.

Во-вторых, мы добились созыва Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии, которое я предложил девятнадцать лет назад.

Сегодня в его работе участвуют 29 стран, представляющих почти половину населения Земли.

В прошлом году Казахстан первым из стран СНГ председательствовал в ОБСЕ. Мы придали импульс всем измерениям деятельности организации.

Впервые за 11 лет нам удалось добиться организации саммита ОБСЕ в Астане.

Принятие Астанинской декларации способствовало укреплению ОБСЕ в целях строительства общего и неделимого сообщества безопасности на пространстве Евро-Атлантики и Евразии.

Казахстан предложил создать единую платформу Евразийской безопасности, объединив в перспективе потенциал ОБСЕ и СВМДА.

В этом году Казахстан принял ответственную миссию председательства в Организации исламского сотрудничества.

Мы фокусируем усилия председательства на укреплении международной и региональной безопасности, продвижении диалога между исламским миром и Западом, противодействии исламофобии и укреплении режимов нераспространения оружия массового уничтожения.

Недавним тестом для ОИС стало реагирование на гуманитарный кризис в Сомали.

Нам удалось мобилизовать 350 млн долларов на программы по доставке продовольствия, медикаментов и экономической реабилитации Сомали.

В-третьих, в нашем обществе в мире и согласии живут более 140 этносов и 40 конфессий.

В Астане регулярно собираются съезды лидеров мировых и традиционных религий.

Мы предложили проводить эти форумы под эгидой ООН.

Это наш вклад в глобальный диалог по укреплению доверия на планете.

В-четвертых, наша страна демонстрирует приверженность целям развития тысячелетия ООН.

После распада СССР мы смогли выйти на передовые позиции по темпам реформ и динамике экономического развития.

За два десятилетия в 14 раз вырос ВВП на душу населения – с 700 до 10 тысяч долларов.

В-пятых, Казахстан предложил принять Глобальную энерго-экологическую стратегию и выдвинул масштабную экологическую инициативу «Зеленый мост». Мы планируем вынести эти идеи на саммит тысячелетия в Рио-де-Жанейро в будущем году.

История ставит перед каждой новой эпохой человечества масштабные задачи.

Сегодня самый важный вопрос – достойно пройти через сложности глобальной трансформации в XXI веке.

Доверие и единство между всеми нациями – это основа нового справедливого миропорядка.

(21.09.2011 г. Нью-Йорк)



Šiemet mūsų šalis pažymi Nepriklausomybės 20-metį.

Visą tą laiką Kazachstanas nenukrypstamai vykdė visas JTO įstatytas nuorodas.

Pirma, mes uždarėme Semipalatinsko branduolinį poligoną ir tapome viena pirmųjų pasaulyje nauja nebranduoline valstybe.

Tai didžiulis mūsų šalies indėlis į globalios taikos ir stabilumo užtikrinimą.

Antra, mes pašiekėme, kad būtų sušauktas Pasitarimas dėl bendradarbiavimo ir pasitikėjimo priemonių Azijoje, kurį pasiūliau sušaukti prieš devyniolika metų.

Šiuo metu jo darbe dalyvauja 29 šalys, sudarančios beveik pusę Žemės gyventojų.

Pernai Kazachstanas pirmasis iš NVS šalių pirmininkavo Europos Saugumo ir Bendradarbiavimo Organizacijoje (ESBO). Mes suteikėme impulsą visoms šios organizacijos veiklos srityms.

Pirmą kartą per 11 metų mums pavyko organizuoti ESBO Samitą Astanoje.

Astanoje deklaracijos priėmimas padėjo sustiprinti ESBO, idant būtų sukurta bendra ir nedaloma saugumo sandaugą Euratlanto ir Eurazijos erdvėje.

Kazachstanas pasiūlė sukurti bendrą Eurazijos saugumo platformą, sujungus perspektyvoje ESBO ir CICA potencialą.

Šiemet Kazachstanas priėmė atsakingą misiją – pirminkauti Islamiškojo Bendradarbiavimo Organizacijai (IBO).

Pirminkaudami stengiamės stiprinti tarptautinį ir regioninį saugumą, testi dialogą tarp islamiškojo pasaulio ir Vakarų, priešintis islamofobijai ir stiprinti masinio naikinimo ginklo neplatinimo iniciatyvas. Neseniai IBO išbandymo teste tapo jos reagavimas į humanitarinę krizę Somalyje. Mums pavyko mobilizuoti 350 mln. dolerių maisto produkty, medikamentų Somalio ekonominei reabilitacijai.

Trečia, mūsų visuomenėje taikoje ir santarvėje gyvena per 140 tautybių ir 40 konfesijų. Astanoje religiariai vyksta įvairių religijų lyderių suvažiavimai. Mes pasiūlėme Jungtinėms Tautoms globoti šiuos forumus. Tai mūsų indėlis į globalų dialogą ir pasitikėjimo stiprinimą planete.

Ketvirta, mūsų šalis demonstruoja pritarimą JTO tikslams.

Iširus TSRS, mes sugebėjome užimti pirmaujančias pozicijas pagal reformų ir ekonomikos stiprinimo tempus. Per dvidešimt metų 14 kartų išsaugo BVP vienam gyventojui – nuo septynių šimtų iki 10 tūkst. dolerių.

Pentka, Kazachstanas pasiūlė priimti globalią energetikos ir ekologijos strategiją, iškélė didžiulio masto ekologinę iniciatyvą „Žaliasis tiltas“.

Planuojame iškelti šias idėjas ateinančiais metais Samite Rio de Žaneire.

Istorija iškelia kiekvienai naujai žmonijos epochai didžiulius uždavinius.

Dabar svarbiausias klausimas – oriai ir deramai įveikti XXI amžiaus globalios transformacijos keblumus. Visų tautų vienybė ir pasitikėjimas yra naujos teisegos pasaulėtvarkos pagrindas.

(Niujorkas, 2011.09.21)

PASITIKĖJIMAS IR VIENYBĖ – TEISINGOS PASAULĖTVARKOS PAGRINDAS

Iš Kazachstano Respublikos Prezidento
NURSULTANO NAZARBAJEVO kalbos
JTO Generalinės Asamblėjos 66-ojoje sesijoje





Благоприятный контекст сотрудничества

ГАЛЫМЖАН КОЙШЫБАЕВ

Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан в Литве



- Г-н посол, каковы ожидания от предстоящего в начале октября визита Президента Литвы в Казахстан?

- В первую очередь, хочу отметить, что предстоящий официальный визит Президента Литовской Республики Даля Грибаускайте в Казахстан является весьма символичным. Он проходит в преддверии важных юбилейных дат – празднования в этом году Казахстаном двадцатилетия своей независимости, а в следующем году – двадцатилетней годовщины установления дипломатических отношений между Казахстаном и Литвой.

Мы надеемся, что визит литовского президента в Казахстан, который состоится по приглашению Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева, придаст новый импульс развитию сотрудничества Астаны и Вильнюса по всему спектру вопросов, представляющих взаимный интерес. Для этого у нас имеются все предпосылки, создан прекрасный задел. В частности, Казахстан, успешно завершивший председательство в ОБСЕ, эффективно взаимодействует с литовским председательством в организации в рамках «тройки». Наша страна активно приступила к председательству в Организации исламского сотрудничества, а Литва только что закончила двухгодичное председательство в Сообществе демократий

и готовится возглавить Европейский союз в 2013 г.

- По каким направлениям, на Ваш взгляд, возможно расширение нашего сотрудничества?

- На мой взгляд, наибольший потенциал имеется в расширении торгово-экономической составляющей нашего взаимодействия. Несмотря на то, что в последнее время Казахстану и Литве приходилось развиваться в сложной экономической ситуации, по мере выхода из кризиса появляются новые возможности для наращивания экономического взаимодействия, реализации совместных инвестиционных проектов. И это заметно по темпам товарооборота. Если по итогам 2010 г. двусторонний товарооборот сократился на 23% - до 176,5 млн долл. США, то за первое полугодие 2011 г. он увеличился более чем вдвое (на 104%) и составил 150,3 млн долл. В прошлом году товарооборот в первом полугодии составил лишь 73,6 млн долл. США.

Однако невысокими остаются пока объемы взаимных инвестиций. За период с 2001 по 2010 гг. объем валового притока прямых инвестиций из Литвы в Казахстан составил 10,5 млн долл. Поэтому для более полного раскрытия нашего потенциала нам предстоит серьезная, предметная работа по расширению сферы инвестиционного сотрудничества.

По состоянию на июль 2011 г. в Казахстане зарегистрировано 158 предприятий с участием литовского капитала, 54 из которых являются действующими. В основном эти предприятия заняты в сфере оптовой и розничной торговли, обрабатывающей промышленности, информации, связи и транспорта.

- Обсуждаются планы по созданию совместных Деловых со-

ветов, в которые войдут бизнесмены и предприниматели обеих стран. Можно ли уже говорить о первых результатах?

- В Казахстане высоко ценят готовность литовской стороны расширять торгово-экономические и инвестиционные связи между двумя государствами, и со своей стороны мы предпринимаем шаги к встречному движению. Действительно, в самое ближайшее время состоится учреждение Деловых советов Казахстана и Литвы, которые будут созданы при Национальной экономической палате «Атамекен» и Конфедерации промышленников Литвы.

Ожидается, что в ходе своего визита Президент Литвы примет участие в церемонии подписания Меморандума о сотрудничестве между создаваемыми Деловыми советами и их первом совместном заседании.

Деловые советы будут проводить совместные мероприятия, направленные на активизацию торгово-экономических связей между Литвой и Казахстаном, оказывать содействие казахстанским и литовским организациям и компаниям в установлении прямых контактов, привлекать своих членов к участию в совместных проектах, реализуемых на территории Казахстана и Литвы.

- Накануне визита Президента Литвы в Астане состоялось заседание литовско-казахстанской межправительственной комиссии. Каковы итоги?

- Межправительственная комиссия по торгово-экономическому сотрудничеству является важным механизмом развития экономических отношений. 5 сентября с.г. на последнем заседании комиссии в Астане были предметно обсуждены перспективные

направления двустороннего взаимодействия, которые будут вынесены на обсуждение глав двух государств в ходе предстоящего визита г-жи Д. Грибаускайте в Казахстан. Это вопросы увеличения транзитно-транспортных потоков, взаимодействия в сфере энергетики, создания совместных производств на основе передовых литовских технологий, развития агропромышленного производства и туристика.

Одним из наиболее ключевых направлений сотрудничества является транзитно-транспортная сфера. Наличие в наших странах соответствующей инфраструктуры позволяет осуществлять доставку товаров из Казахстана и государств Юго-Восточной Азии в Европу и в обратном направлении. Литва могла бы стать одним из важных мультимодальных транспортно-логистических узлов на пути Западный Китай - Западная Европа.

На заседании межправительственной комиссии стороны поддержали проект организации регулярного контейнерного поезда Литва (Клайпеда) – Казахстан (Алматы, Достык). Мы надеемся, что этот проект создаст условия для более тесного торгово-экономического сотрудничества между Казахстаном и Литвой. В настоящее время создается совместная рабочая группа, в состав которой войдут представители железнодорожных администраций, логистических компаний и ассоциаций, заинтересованных государственных органов Казахстана и Литвы. Эта группа займется изучением возможности курсирования контейнерного поезда по маршруту Литва (Клайпеда) – Казахстан (Алматы, Достык) и в обратном направлении. Предполагается, что до 1 ноября 2011 года рабочая группа разработает и согласует условия.

Дополнительным благоприятным условием для транспортировки грузов через Литву по транзитной автомагистрали Западный Китай – Западная Европа и специализированному железнодорожному маршруту Клайпеда - Караганда - Достык - Китай станет Таможенный союз Беларусь, Казахстана и России.

В целом предстоящие казахстанско-литовские переговоры на высшем уровне в Астане будут проходить в весьма благоприятном для активизации двустороннего сотрудничества контексте.

- Спасибо за ответы.



Bendradarbiavimui palankus kontekstas

GALYMŽANAS KOIŠYBAJEVAS
Kazachstano ypatingasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvoje



- Pone Ambasadoriau, ko tikiteis iš spalio pradžioje įvyksiančio Lietuvos Prezidentės vizito į Kazachstaną?

- Oficialus Lietuvos Respublikos Prezidentės Dalios Grybauskaitės vizitas į Kazachstaną yra gana simbolinis. Jis surengtas svarbių jubiliejinių datų išvakarėse: šiemet Kazachstanas švenčia savo nepriklausomybės dvidešimtmetį, o ateišančiais metais – Kazachstano ir Lietuvos diplomatinių santykių užmezgimo dvidešimtmetis metines.

Tikimės, kad Lietuvos Prezidentės vizitas į Kazachstaną, kuris įvyks Kazachstano Prezidento Nursultano Nazarbajevu kvietimu, suteiks naują impulsą Astanos ir Vilniaus bendradarbiavimui visais abi šalis dominančiais klausimais. Tam turime visas priešaidas ir esame gerai pasiruošę. Be kita ko, Kazachstanas, sekmingai baigęs pirmininkauti Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijoje (ESBO), efektiviai bendradarbiauja su Lietuvos pirmininkavimu „Trejetė“ organizacijoje. Mūsų šalis pradėjo aktyviai pirmininkauti Islamiškojo Bendradarbiavimo Organizacijoje, o Lietuva ką tik baigė dvimetį pirmininkavimą Demokratijų sandaugose ir ruošiasi pradėti vadovauti Europos Sajungai 2013 metais.

- Kokiomis kryptimis galima plėtoti mūsų bendradarbiavimą?

- Man regis, didžiausią potencialą turi mūsų šalių prekybos ir ekonominio bendradarbiavimo plėtra. Nepaisant to, kad pastaruoju metu Kazachstane ir Lietuvoje yra sudė-

tingos ekonominės išėjimo iš krizės sąlygos, atsiranda nauji galimių ekonominiam bendradarbiavimui stiprinti, bendriems investiciniams projektams realizuoti. Ir tai matyt iš prekių apyvartos tempų. Antai 2010 metais dvišalė prekių apyvarta buvo sumažėjusi 23 proc. iki 176,5 mln. JAV dolerių, o jau 2011 metų pirmajį pusmetį ji padidėjo daugiau nei dvigubai (104 proc.) ir siekė 150,3 mln. dolerių. Pernai pirmajį pusmetį prekių apyvarta tiesiekė 73,6 mln. JAV dolerių.

Tačiau kol kas tebéra nedidelės tarpusavio investicijos. Nuo 2001 iki 2010 metų bendras tiesioginių investicijų srautas iš Lietuvos į Kazachstaną siekė 10,5 mln. JAV dol. Todėl, norėdami tinkamai naudoti mūsų potencialą, turėsime rimtai ir dalykiškai dirbtį investicinio bendradarbiavimo srityje.

2011 m. liepos mėn. duomenimis, Kazachstane įregistruotos 158 įmonės, kuriose dalyvauja Lietuvos kapitalas, 54 iš jų yra veikiančios. Daugumos jų veikla yra didmeninė ir mažmeninė prekyba, apdirbimo pramonė, informacija, ryšiai ir transportas.

- Svarstomos galimybės steigti bendras darbo tarybas, kuriose dirbtų abiejų šalių verslininkai ir pramonininkai. Ar jau galima kalbėti apie pirmuosius rezultatus?

- Kazachstane labai vertinamas Lietuvos pasiryžimas plėtoti dvieju valstybių prekybinius, ekonominius ir investicinius ryšius. Beje, mes iргi to paties siekiame. Antai artimiausiu metu bus steigiamos Kazachstano ir

Lietuvos ekonominės tarybos, kurių veiks prie Nacionalinių ekonominikos rūmų „Atameken“ ir Lietuvos pramonininkų konfederacijos.

Tikimės, kad savo vizito metu Lietuvos Prezidentė dalyvaus pasirašant steigiamų ekonominikos tarybų bendradarbiavimo Memorandumą ir pirmame bendrame posėdyje.

Minėtos tarybos organizuojas renginius, kurių tikslas bus stiprinti Lietuvos ir Kazachstano prekybos ir ekonominius ryšius, padėti Kazachstano ir Lietuvos organizacijoms ir kompanijoms užmegztiesioginius ryšius, skatinti savo narius dalyvauti bendruose projektuose, įgyvendinamuose Kazachstano ir Lietuvos teritorijoje.

- Lietuvos Prezidentės vizito Astanoje išvakarėse įvyko Lietuvos ir Kazachstano tarpyviausybinės komisijos posėdis. Kokie jo rezultatai?

- Tarpyviausybinė prekybos ir ekonominio bendradarbiavimo komisija yra svarbus ekonominijų santykių plėtojimo mechanizmas. Rugsejo 5 dieną įvykusime Komisijos posėdyje Astanoje buvo išsamiai aptartos perspektyvinės dvišalio bendradarbiavimo kryptys, kurios bus pateiktos svarstyti dviejų valstybių vadovams per įvyksiantį ponios D.Grybauskaitės vizitą Kazachstane. Tai bus klausimai, kaip didinti tranzitinio

transporto srautus, bendradarbiauti energetikos sferoje, steigtį bendrą gamybą, pasitelkus pažangias lietuviškas technologijas, plėtoti agropramoninę gamybą ir turizmo verslą.

Viena pagrindinių bendradarbia-

vimo kryptičių yra tranzitinio transporto sritis. Mūsų šalyse esama atitinkama infrastruktūra leidžia gabenti prekes iš Kazachstano ir Pietryčių Azijos šalių į Europą ir atgaline kryptimi. Lietuva galėtų tapti vienu svarbiausių multimodalių transporto ir logistikos mazgų kelyje Vakarų Kinija-Vakarų Europa.

Tarpvyriausybinės komisijos posėdyje šalys pritarė projektui organizuoti reguliarų konteinerių traukinį Lietuva (Klaipėda) - Kazachstanas (Almata, Dostykas). Tikimės, kad šis projektas sudarys sąlygas glaudesiui Kazachstano ir Lietuvos prekybiniam ir ekonominiam bendradarbiavimui. Kuriamą bendra darbo grupę, kurią sudarys Kazachstano ir Lietuvos geležinkelio administraciją, logistikos kompanijų ir asociacijų, suinteresuotų valstybinių organizacijų atstovai. Ši grupė tirs konteinerių traukinio maršrutu Lietuva (Klaipėda) - Kazachstanas (Almata, Dostykas) ir priešinga kryptimi kur savimo galimybes. Manome, kad iki 2011 m. lapkričio 1 d. darbo grupė parengs ir suderins sąlygas.

Papildoma palanki sąlyga kroviniams transportuoti per Lietuvą tranzito automagistrale Vakarų Kinija-Vakarų Europa ir specializuotu geležinkelio maršrutu Klaipėda-Karaganda-Dostykas-Kinija yra Baltarusijos, Kazachstano ir Rusijos muitinių sajunga. Esu įsitikinęs, kad Kazachstano ir Lietuvos aukščiausio lygio derybos Astanoje bus palankus kontekstas dvišaliams bendradarbiavimui stiprinti.

- Ačiū už atsakymus.



Евразия – один континент

РОКАС БЯРНОТАС

**Чрезвычайный и Полномочный посол Литовской Республики в
Республике Казахстан**

– Г-н посол, для укрепления экономических и культурных связей между Европой и Азией ваш опыт неоценим: дипломатическая служба в самом могущественном азиатском государстве – Китае и активно интегрирующемся в мировые структуры Казахстане предоставляет возможность для глубоких проницательных взглядов и позволяет предвидеть перспективы. Каковы они? Не помешают ли исторические, экономические, культурные различия, расхождения в традициях и менталитете в реальности создать столь полюбившееся в области литературной и предпринимательской плоскости и часто употребляемое Евразийское производное? Какова суть Евразии?

– Хотя мы традиционно говорим о Европе и Азии как о двух отдельных феноменах, в действительности существует единый континент, народы которого в ходе истории интенсивно общались. Предки некоторых сегодняшних жителей Европы в исторический период произошли родом из Азии или хотя бы кочевали по азиатским просторам в поисках своей земли. Из Азии пришли великие открытия – бумага, фарфор, шелк и порох. Дальневосточное искусство оказало влияние на развитие европейского. Хотя не следует полагать, что движение шло лишь с Востока на Запад. Современную Азию сформировали и воздействуют на нее европейский образ жизни, товары и изобретения. Современный китайский город мало отличается от европейского города – похожие дома, автомобили, одежды жителей. И на Дальнем Востоке, и в Индии, и в Средней Азии, и в арабских краях с большим интересом следят за судьбой европейской модели – Европейского союза.

И все же в ходе последних десятилетий в европейских странах все меньше занимаются изготовлением товаров, например, исчезло производство стали, так как ее гораздо дешевле и качественнее отливают китайцы. Они очень искусны и довольствуются невысокой зарплатой. В производстве с ними трудно конкурировать. Китай стал всемирной фабрикой. Здесь выросла потребность в сырье и энергии. Большие залежи сырья эксплуатируются там, где наименьшая плотность населения – в России, Монголии и Казахстане. Поэтому в настоящее время товары в Евразии производятся на Дальнем Востоке и везутся в Европу. Сыре из центра Азии везут и на Запад (к примеру, энергоресурсы, сталь, медь, цинк) и на Восток. Масса перевозимых товаров столь велика, что уже не хватает привычных дорог или трубопроводов. Морской путь долг, как минимум в двух местах постоянно угрожают пираты. Неизвестно, не отразятся ли на движении волнения на Ближнем Востоке. Поэтому ценна идея возрождения нового Шелкового пути из Китая через Казахстан, Россию, на порты Балтийского моря. Поскольку торговля выгодна всем странам. Не следует опасаться, что этому помешают различия в традициях или религиях.

Казахстан интересен тем, что это наиболее развитое среднеазиатское государство, это, пожалуй, наиболее европейская страна региона. Здесь действует специальная правительенная программа «Путь в Европу». В Казахстане прекрасно знают Литву, ценят ее продовольственные товары – сырьи, рыбопродукты, сливочное масло и др. В стране успешно применяют свои способности литовские врачи, специалисты в области информационных технологий

и др. До начала работы в Астане я и не представлял, что связи между Литвой и Казахстаном столь широки и разнообразны.

Очень интересен тот факт, что и у литовцев, и у казахов есть женское имя Сауле. Только по-литовски оно означает «Солнце», а по-казахски – «луч солнца».

– Какие приоритетные направления своей работы вы видите в Казахстане?

– Прежде всего, моя цель – продолжать начатую в Китае работу: добиваться, чтобы начал действовать новый Шелковый путь в Европу. Как посол Литвы, я хотел бы, чтобы хоть одна его ветка заканчивалась в Клайпедском порту, чтобы товары продвигались по Шелковому и Янтарному путям.

Полагаю, что существует много возможностей развивать экспорт литовских изделий в Казахстан. Если значительно большее количество литовских товаров найдет своего покупателя в Казахстане, связи между обеими странами еще больше укрепятся. Власти Казахстана охотно помогают инвесторам, думаю, что это может быть интересно и литовским предпринимателям.

Я не раз слышал такое высказывание: «Мы знаем название – Литва. А что такое современная Литва?». Поэтому очень важно развивать ознакомление с Литвой в Казахстане. А лучшее средство, пожалуй – туризм. Я буду только рад, если возрастет поток туристов в Литву, чтобы казахи полюбили Вильнюс и Друскининкай, Каунас и Палангу, чтобы полюбили здесь отдыхать или лечиться. Для этого уже закладывается социальный фундамент.

Полагаю, что двадцать лет интенсивных реформ в Литве дали много ценного опыта, с которым мы были бы готовы поделиться с

партнерами в Казахстане.

Ну, а ближайшая задача – завершить работы по созданию посольства в Астане, организовать ремонт здания посольства в Алматы.

– Как вы расцениваете результаты 7-го заседания литовско-казахстанской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, состоявшегося в начале сентября?

– Литовско-казахстанская межправительственная комиссия на своем 7-м заседании констатировала, что в этом году двухсторонняя торговля возросла более чем вдвое по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Обе стороны поддерживают идею учреждения двусторонних деловых советов, предназначенных для интенсификации деловых контактов.

Наверное, главный вывод – комиссия поддерживает проект по организации регулярного контейнерного поезда Литва – Казахстан. Важно организовать движение таким образом, чтобы не образовалось дефицита вагонов. Предложено шире использовать Клайпедский порт для перевозки зерна, черных металлов, нефти и нефтепродуктов, мороженых грузов из Казахстана.

Обе страны интересует развитие туризма, экономия энергии и альтернативные источники энергии, обмен опытом в области метрологии и стандартизации, электронного правительства и электронной торговли, сотрудничество в сфере образования, науки и культуры и др. областях.

В целом заложен солидный фундамент для отношений между государственными инстанциями и бизнесом на ближайшее будущее.

– Спасибо за ответы.



Eurazija yra vienas kontinentas

ROKAS BERNOTAS

Lietuvos nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Kazachstane



- Pone Ambasadoriu, siekiant Europos ir Azijos ekonominį bei kultūrinių ryšių stiprinimo, Jūsų patirtis yra neįkainojama: diplomatinė tarnyba galingiausioje Azijos valstybėje Kinijoje ir aktyviai į Europos bei pasaulines struktūras besiintegruojančiame Kazachstane suteikia galimybę gilioms įžvalgomis ir leidžia numatyti perspektyvas. Kokios? Ar istoriniai, ekonominiai, kultūriniai, tradicijų ir mentaliteto skirtumai nesukliudys sukurti literatūros ir verslo erdvėje taip pamėgtą ir dažnai vartojamą Eurazijos darinį?

Kokia yra Eurazijos esmė?

- Nors tradiciškai kalbame apie Europą ir Aziją kaip du atskirus fenantus, iš tiesų yra vienas kontinentas, kurio tautos istorijos bėgyje intensyviai bendravo. Kai kurių dabartinių Europos gyventojuų protėviai istoriniu laikotarpiu yra kile iš Azijos ar bent kraustėsi per Azijos platybes ieškodami savosios žemės. Iš Azijos atėjo didieji išradimai – popierius, porcelanas, šilkas ir paramakas. Tolimųjų Rytų dailė turėjo įtakos Europos dailės vystymuisi. Nors nereikėtų galvoti, kad judėjimas buvo tik iš Rytų į Vakarus. Dabartinę Aziją suformavo ir ją veikia Europos gyvenimo būdas, idėjos, prekės ir išradimai. Dabartinis Kinijos miestas mažai kuo skiriasi nuo europietiško miesto – panašūs namai, automobiliai, gyventoju rūbai. Ir Tolimuosisuose Rytuose, ir Indijoje, ir Vidurinėje Azijoje, ir arabų kraštuose su dideliu susidomėjimu sekė europinio modelio – Europos Sąjungos – likimą.

Ir vis dėlto pastaraisiais dešimtmeciais Europos šalyse vis mažiau užsiimama prekių gamyba, pavyzdžiui, prankyk plieno gamyba, nes tą gerokai pigiau ir kokybiškai padaro kinai. Jie yra nagingi bei pasitenkinia nedideliu atlyginimu. Gamyboje su jais sunku konkuruoti. Kinija tapo pasaulio fabriku. Čia išaugo žaliavų ir energijos poreikis. Didieji žaliavų kladai eksplotuoja ten, kur mažiausias gyventojų tankumas – Rusijoje, Mongoliijoje ir Kazachstane. Todėl šiuo metu Eurazijoje prekės gaminamos Tolimuosisuose Rytu-

ose ir vežamos į Europą. Žaliavos iš Azijos vidurio gabemamos ir į Vakarus (pavyzdžiui, energijos ištekliai, plienas, varis, cinkas), ir į Rytus. Gabenamų prekių masė tokia didelė, kad nebeužtenka įprastinių kelių ar vamzdynų. Jūrų keliai ilgas, bent poroje vietų nuolat grasina piratai. Neaišku ar eismui neatslieps neramumai Artimuosiuse Rytuose. Todėl vertinga idėja atgaivinti naujajį Šilko kelią iš Kinijos per Kazachstaną, Rusiją link Baltijos jūros uostų. Kadangi prekyba naudinga visoms šalims, neverta bijoti, kad tam kliudys tradicijų ar religijų skirtumai.

Kazachstanas yra įdomus tuo, kad tai labiausiai išsvyčiusi Vidurinės Azijos valstybė, bene labiausiai europietiška regiono šalis. Čia veikia speciali vyriausybinių programų „Keliai į Europą“. Kazachstane pui-kiai žinoma Lietuva, vertinamos jos maisto prekės – sūriai, žuvies produktai, sviestas ir kita. Šalyje save sugebėjimus sėkmingai taikė Lietuvos gydytojai, informacinių technologijų specialistai ir kiti. Prieš pradėdamas dirbtį Astanoje nemaniau, kad Lietuvos ir Kazachstano ryšiai yra tokie platūs ir įvairūs.

Labai įdomu, kad ir lietuvių, ir kazachų turi moterišką vardą „Saulė“. Tik kazachiškai jis reiškia „saulės spindulys“.

- Kokias matote savo prioritetines darbo kryptis Kazachstane?

- Visų pirmo mano tikslas – testi pradėtą darbą Kinijoje: siekti, kad pradėtų veikti naujasis Šilko kelias į Europą. Kaip Lietuvos ambasadorius, norėčiau, kad bent viena jo atšaka baigtusi Klaipėdos uoste, kad prekės judėtų Šilko ir Gintaro keliu.

Manau, kad yra daug galimybių plėtoti lietuviškų gaminių eksportą į Kazachstaną. Jei daugiau lietuviškų prekių rastų pirkėjų Kazachstane, ryšiai tarp abiejų šalių dar labiau susiprėtų. Kazachstano valdžia mielai padeda investuotojams, manau, kad tai gali būti įdomu Lietuvos verslininkams.

Ne kartą esu girdėjęs tokį pasakymą: „Mes žinome pavadinimą – Lietuva. O kas yra šiuolaikinė Lie-

tuva?“ Todėl svarbu plėtoti Lietuvos pažinimą Kazachstane. O turbūt geriausia priemonė – turizmas. Tikrai džiaugčiausi, jei padidėtų turistų srautas į Lietuvą, jei kazachai pamiltų Vilnių ir Druskininkus, Kauną ir Palangą, jei čia pamėgtų atostogauti ar gydytis. Tam jau dedamas solidus pagrindas.

Manau, kad dvidešimt metų intensyvių reformų Lietuvoje davė daug vertingo patyrimo, kuriuo būtume pasiruošę pasidalinti su partneriais Kazachstane.

Na, o artimiausias uždavinys – baigti ambasados kūrimo darbus Astanoje, organizuoti ambasados skyriaus Almatoje pastato remontą.

- Kaip vertinate rugsėjo pradžioje įvykusio Lietuvos ir Kazachstano prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo 7-ojo tarpyriausybinių komisijos posėdžio rezultatus?

- Lietuvos ir Kazachstano tarpyriausybinių komisijų savo 7-ajame posėdyje konstatavo, kad šiais metais dvišalė prekyba išaugo daugiau kaip 2 kartus, palyginti su analogišku periodu praėjusiais metais. Abi pusės palaiko idėją sukurti dvišales verslo tarybas, skirtas verslo ryšių intensyvinimui.

Turbūt svarbiausia išvada – komisija palaiko projekto organizuoti reguliarų konteinerinį traukinį Lietuva – Kazachstanas. Svarbu organizuoti eismą taip, kad nesusidarytų vagonų deficitu. Pasiūlyta plačiau naudoti Klaipėdos uostą grūdų, juodujų metalų, naftos ir naftos produktų, šaldytų krovinių gabenumui iš Kazachstano.

Abi šalis domina turizmo vystymas, energijos taupymas ir alternatyvūs energijos šaltiniai, apskieitimasis patyrimu metrologijos ir standartizacijos bei elektroninės vyriausybės ir elektroninės prekybos srityse, bendradarbiavimas švietimo, mokslo ir kultūros bei kitose srityse.

Apskritai, padėtas solidus pagrindas valstybinių institucijų bei verslo santykiams artimiausiai ateiciāi.

- Ačiū už atsakymus.



Необходима координация действий государственных властей и бизнеса

Приветственное слово РАПИЛЯ ЖОШЫБАЕВА, ответственного секретаря министерства иностранных дел Республики Казахстан, сопредседателя казахстанско-литовской межправительственной комиссии по сотрудничеству



От имени министерства иностранных дел Республики Казахстан приветствую читателей журнала JŪRA MOPE SEA.

Литва является приоритетным партнером Казахстана в Балтийском регионе. Это касается практически всех сфер нашего сотрудничества: от политических контактов на высшем уровне до различных аспектов экономического взаимодействия.

Одной из задач работы межправительственной комиссии является поиск перспективных направлений сотрудничества. Для создания максимально комфортных условий при осуществлении делового взаимодействия необходима четкая координация действий государственных властей и бизнеса. С целью содействия казахстанским и литовским компаниям в установлении прямых контактов, привлечения членов к участию в совместных проектах принято решение об учреждении Деловых советов при Национальной экономической палате «Атамекен» и Конфедерации промышленников Литвы.

Итоги последнего заседания межправительственной комиссии в Астане показали, что Казахстан и Литва в равной степени заинтересованы в совершенствовании транспортно-логистической инфраструктуры с тем, чтобы повысить конкурентоспособность наших стран на рынке транзитных услуг, выработать взаимовыгодные подходы к повышению эффективности евроазиатского транзита. Значительные резервы имеются в совместной деятельности малого и среднего бизнеса в агропромышленном секторе и сфере туризма. Безусловно, этим не исчерпывается перечень всех возможностей, чтобы в полной мере использовать экономический потенциал отношений наших стран.

Būtina koordinuoti valdžios ir verslo veiksmus

RAPILIO ŽOŠYBAJEVO,
Kazachstano Respublikos užsienio reikalų ministerijos atsakingojo sekretoriaus,
Kazachstano ir Lietuvos tarpvyriausybinės ekonominio ir prekybinio bendradarbiavimo komisijos pirmininko sveikinimo žodis

Kazachstano Respublikos Užsienio reikalų ministerijos vardu sveikinu žurnalo JŪRA MORE SEA skaitytojus.

Lietuva yra prioritetinė Kazachstano partnerė Baltijos jūros regione. Tai pasakytina beveik apie visas mūsų bendradarbiavimo sferas nuo aukščiausio lygio politinių kontaktų iki įvairių ekonominio bendradarbiavimo aspektų.

Vienas Tarpvyriausybinės komisijos veiklos uždaviniai – ieškoti perspektyvių bendradarbiavimo krypčių. Siekiant, kad ekonominiam bendradarbiavimui būtų sudarytos maksimaliai palankios sąlygos, būtina tiksliai koordinuoti valstybinės valdžios ir verslo veiksmus. Norint padėti Kazachstano ir Lietuvos kompanijoms užmegzti tiesioginius ryšius, dalyvauti bendruose projektuose, nutarta prie Nacionalinių ekonomikos rūmų "Atameken" ir Lietuvos pramonininkų konfederacijos įkurti Ekonominės tarybas.

Tarpvyriausybinės komisijos pastarojo posėdžio Astanoje rezultatai parodė, kad Kazachstanas ir Lietuva vienodai suinteresuoti tobulinti transporto ir logistikos infrastruktūrą ir tokiu būdu padidinti mūsų šalių konkurencingumą tranzitinių paslaugų rinkoje, numatyti abiems pusėms naudingas priemones Eurazijos tranzito efektyvumui didinti. Didelių rezervų yra bendroje agropramonės sektoriaus mažojo ir vidutiniojo verslo veikloje ir turizmo sferoje.

Suprantama, tai dar ne visos galimybės, kuriomis siekiama kuo geriau panaudoti ekonominį mūsų šalių santykių potencialą.



Для работы в Азии требуется терпение

РИМАНТАС ЖИЛЮС

**министр хозяйства Литовской Республики,
сопредседатель литовско-казахстанской
межправительственной
комиссии
по сотрудничеству**



– Как Вы оцениваете результаты 7-го заседания литовско-казахстанской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, состоявшегося в начале сентября?

– Результаты хорошие. Особенno удалось продвинуться вперед в сфере транспорта – уже приступила к деятельности рабочая группа, образованная из представителей железнодорожных администраций обеих стран, логистических компаний и ассоциаций, а также государственных инстанций. Эта рабочая группа до 1 ноября с.г. подготовит и согласует условия для курсирования скорого контейнерного поезда между Литвой и Казахстаном. Стороны отметили важность сотрудничества по энергетическим вопросам и намерены развивать взаимовыгодные связи, сообща реализовывать проекты в сфере возобновляемой энергии. Продолжится сотрудничество в области сельского хозяйства, здравоохранения, пищевой и химической промышленности, туризма и др. Стороны также условились расширять сотрудничество и помочь Казахстану перенять опыт Литвы в области стандартизации и метрологии.

– В поисках товаров взгляды устремлены на Китай. После визита в Казахстан Вы побывали в Китае. Укрепили ли эти встречи надежду, что китайские грузы могут заполнить контейнерный поезд, возвращающийся в Клайпеду из Алматы?

– Визит в Китай был связан в основном с поиском инвесторов – мы приняли участие в одной из крупнейших в мире инвестиционных выставок CIFIT, а также в выставке лазерных технологий и оптики, на которой были представлены и литовские изготовители. Состоялись встречи с крупными китайскими технологическими компаниями, такими как «Huawei», «ZTE», «Mindray» и др., которым были представлены возможности инвестирования в Литве. И хотя в ходе визита в Китай проекту челночного поезда не было уделено достаточно внимания, но как на встрече с министром торговли Китая, так и в других дискуссиях было отмечено, что Китай видит потенциал Литвы в сфере перевозок товаров.

– Какие возможности Вы видите для развития литовского бизнеса в Азии, особенно в Казахстане и Китае?

– Как Казахстан, так и Китай являются огромными незаполненными рынками, поэтому потенциал для развития велик. Однако следует помнить, что деятельность в обеих странах требует от бизнеса достаточно больших начальных расходов, физического пребывания, представительства в них, а также (возможно даже, что это главное) большого терпения.

– Спасибо за ответы.

Norint dirbt Azijoje, reikia kantrybės

RIMANTAS ŽYLIUS

**Lietuvos Respublikos ūkio ministras,
Lietuvos ir Kazachstano tarpvyriausybinių ekonominio ir
prekybinio bendradarbiavimo komisijos pirmininkas**

– Kaip vertinate rugsėjo pradžioje įvykusio Lietuvos ir Kazachstano prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo 7-ojo tarpvyriausybinių komisijos posėdžio rezultatus?

– Rezultatus vertinu gerai. Ypač pavyko pasistumėti transporto srityje – jau pradėjo veiklą darbo grupė, sudaryta iš abejų šalių geležinkelio administracijos atstovų, logistikos kompanijų ir asociacijų, taip pat ir valstybinių institucijų. Ši darbo grupė iki š. m. lapkričio 1 d. parengs ir suderins greitojo konteinerių traukinio tarp Lietuvos ir Kazachstano kursavimo sąlygas. Šalys pažymėjo bendradarbiavimo energetiniai klausimai svarbū ir ketina vystyti abiem pusėm naudingus ryšius, kartu realizuodamas bendradarbiavimo projektus atsinaujinančios energetikos srityje. Jos toliau skatins bendradarbiavimą žemės ūkio, sveikatos apsaugos, maisto bei chemijos pramonė, turizmo ir kitose srityse. Taip pat sutarta plėsti bendradarbiavimą ir padėti Kazachstanui perimti Lietuvos patirtį standartizacijos bei metrologijos srityje.

– Dairantis prekių žvilgsnis buvo nukreiptas į Kiniją. Po vizito Kazachstane Jūs lankėtés Kinijoje. Ar susitikimai šioje šalyje sustiprino viltis, kad Kinijos kroviniai gali užpildyti iš Almatos į Klaipédą gržtantį konteinerinj traukinį?

– Vizitas Kinijoje buvo susijęs daugiausia su investicijų paieška – dalyvauta vienoje didžiausių pasaulyje investicijų parodų CIFIT, taip pat lazerinių technologijų ir optikos parodoje, kurioje prisistatė ir Lietuvos gamintojai, vyko susitikimai su didelėmis Kinijos tech-

nologijų įmonėmis, kaip „Huawei“, ZTE, „Mindray“ ir kt., kurioms pri- statytos investicijų galimybės Lie- tuvoje. Tačiau nors šaudykliniams traukinui vizito Kinijoje metu ir nebuvo skirta daug dėmesio, tiek susitikime su Kinijos prekybos ministru, tiek ir kitose diskusijose pažymėta, kad Kinija mato Lietuvos potencialą prekių pervežimo srityje.

– Kokias galimybes matote Lietuvos verslo plėtrai Azijoje, ypač Kazachstane ir Kinijoje?

– Tieki Kazachstanas, tiek Kinija yra didelės neprisotintos rinkos, todėl potencialas plėtrai yra didelis. Tačiau reikia atsiminti, kad veikla abiejose šalyse iš verslo reikalauja pakankamai didelių pradinų išlaidų, fizinio buvimo, atstovavimo jose, taip pat (gal ir svarbiausia) didelės kantrybės.

– Ačiū už atsakymus.



Конфедерация промышленников Литвы защищает интересы бизнеса



Барометром экономики, промышленности и бизнеса Литвы можно считать Конфедерацию промышленников Литвы (КПЛ), объединяющую 45 предпринимательских ассоциаций.

Эта организация существует с 1930 года. Она была основана как Союз торговцев, промышленников и ремесленников Литвы.

Действовавший в довоенные годы, союз был возрожден почти через шестьдесят лет – в 1989 году как Ассоциация промышленников Литвы. В 1993 г. она была реорганизована в Конфедерацию промышленников Литвы.

Президентом конфедерации был избран и до сих пор руководит ею одна из самых выдающихся личностей Литвы - д-р Бронисловас Лубис, известный предприниматель и государственный деятель, член Верховного совета - Восстановительного Сейма Литовской Республики, сигнатор Акта о Независимости 11 Марта, бывший премьер-министр ЛР.

Гость журнала д-р БРОНИСЛОВАС ЛУБИС делится мыслями о тенденциях мировой экономики, отношениях между политикой и бизнесом, международном сотрудничестве, влиянии личностей на направление мирового развития.

– Г-н Лубис, какова роль Конфедерации промышленников Литвы (КПЛ) в формировании экономической политики и стратегии развития бизнеса страны?

– Объединяя свыше 4000 предприятий и будучи крупнейшей общественной организацией в стране, КПЛ оказывает значительное влияние на развитие экономики, политики, бизнеса Литвы. КПЛ представляет работодателей и защищает интересы своих членов в правительственные, социальных и международных организациях, помогает предприятиям находить новые рынки экспорта и закрепляться на них, развивает связи с международными промышленными, предпринимательскими и работодательскими организациями, защищает социальные и юридические интересы работодателей Литвы, однако наряду с этим ищет пути усиления социального диалога, поощряет соблюдение экологических требований. Для достижения этих целей организация подключается к улучшению предпринимательской обстановки в Литве, поощряет предпринимательство и его традиции, таким образом укрепляя экономику Литвы. В активном сотрудничестве с институтами власти формируются долгосрочные вехи развития бизнеса.

– Какие вы видите тенденции развития промышленности Литвы?

– В настоящее время промышленность Литвы создает в стране более пятой части добавленной стоимости и дает работу более пятой части всего занятого населения. В прошлом году промышленность Литвы была сектором хозяйства, который быстрее прочих восстанавливался после кризиса, становясь еще более значимым для экономики страны. Ориентированная на экспорт, продукция литовской промышленности в 20-10 году сохранила жизнеспособность и помогла раскрутить двигатель внутреннего потребления. Мы прогнозируем, что и в 2011 г. промышленники будут движителем ВВП Литвы и создадут больше всего рабочих мест, а обновившиеся и постоянно внедряющие новые технологии промышленные предприятия Литвы, опирающиеся на инновации и человеческие ресурсы, не потеряют потенциал и конкурентные преимущества на зарубежных рынках.

– КПЛ принимает активное участие не только во внутренней деятельности страны, но и в международной. Созданы Деловые советы по экономическому и торговому сотрудничеству Литвы - России, Литвы - Белоруссии, а совсем недавно и Литвы - Казахстана. Какова задача этих структур?

– Говоря о деловых советах, в первую очередь хочу отметить, что это – деловой клуб, который объединяет предпринимателей Литвы, имеющих конкретные интересы на рынках России, Казахстана и Белоруссии. Это – не окончательный список Деловых советов. Поскольку этот формат сотрудничества оправдал себя, в настоящее время планируется учредить и несколько новых Деловых советов с европейскими и азиатскими странами.

Мы постоянно организуем для своих членов встречи с высокопоставленными представителями власти и бизнеса соответствующих стран, в ходе которых обсуждались возможности экономического сотрудничества и возникающие проблемы.

Члены наших Деловых советов бесплатно получают информацию об условиях выхода на эти рынки, особенностях рынка, о правовом регулировании. С помощью наших партнеров мы помогаем найти выгодные деловые контакты.

Другой важный аспект деятельности совета – представление интересов своих членов в межправительственных комиссиях.

– Представители конфедерации являются членами межправительственных комиссий Литвы и других стран. Какую роль деятельность этих комиссий играет в международном экономическом сотрудничестве?

– Несколько мне известно, формат межправительственных комиссий, по сути, используется в сотрудничестве с бывшими советскими республиками (кроме Латвии и Эстонии, которые являются членами ЕС). Это хороший формат, где можно вместе с высокопоставленными представителями инстанций власти этих стран конструктивно решать возникающие вопросы и проблемы. Конфедерация промышленников Литвы делегировала своих представителей в состав этих комиссий, которые принимают активное участие в их деятельности.



– В начале сентября делегация КПЛ приняла участие в 7-м заседании литовско-казахстанской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, прошедшем в столице Казахстана Астане. К каким важным соглашениям удалось прийти?

– На 7-м заседании литовско-казахстанской межправительственной комиссии были обсуждены перспективы двустороннего сотрудничества более чем в 16 актуальных областях, таких как логистика, туризм, таможни, здравоохранение, высокие технологии, сельское хозяйство и т.д. Был обсужден важный для Литвы вопрос транспортного коридора Восток-Запад, решено создать рабочую группу из представителей соответствующих инстанций, которая рассмотрит существующие проблемы и представит пути их решения. Литва предложила активнее использовать предоставляемые Клайпедским портом преимущества для экспорта казахстанских зерновых культур и сырья. Также на заседании комиссии особое внимание было обращено на неиспользованные возможности в области оздоровительного туризма. Ведь Литва славится лечебницами и санаториями европейского уровня по разумной цене.

– В ходе визита Президента Литовской Республики Даля Грибаускайте в Казахстан 5-7 октября ее будет сопровождать бизнес-миссия, организуемая КПЛ. Каковы цели этой миссии?

– Эта бизнес-миссия вызвала повышенный интерес среди литовских предпринимателей. В ней планируют принять участие около 40 предприятий Литвы, работающих в сфере логистики, высоких технологий, науки, строительства, туризма, и это вполне отражает наш экспортный потенциал и то, что мы умеем делать наилучшим образом. В ходе этой бизнес-миссии будет организован литовско-казахстанский бизнес-форум, во время которого будет представлен экономический потенциал Литвы и расставлены вехи двустороннего экономического сотрудничества. Во время работы форума будет подписан договор о сотрудничестве между Конфедерацией промышленников Литвы и Нацио-

нальной экономической палатой Казахстана «Союз «Атамекен». Один из пунктов этого договора предусматривает, что такие бизнес-форумы должны стать традиционными, а это значительно активизирует сотрудничество между бизнес-предприятиями наших стран.

– Какие надежды вы возлагаете на встречу высшего руководства Литвы и Казахстана?

– Если не ошибаюсь, встреча такого уровня состоялась 15 лет назад. Полагаю, что регулярные встречи высших глав страны очень важны для развития двухсторонних экономических отношений. Мы надеемся, что в ходе этого визита будут обсуждены вопросы экономического сотрудничества, волнующие обе стороны, и открыта новая страница в истории сотрудничества наших стран. Литва действительно может немало предложить Казахстану, мы прошли долгий путь интеграции в Европейский союз и можем стать небольшим, но надежным окном в рынки Скандинавии и других европейских стран.

– Политики и предприниматели постоянно отмечают, что отношения Литвы и Казахстана являются исключительными. В чем проявляется эта исключительность?

– Я считаю, что нас связывает недолгий, но содержательный исторический опыт. Наши страны испытали одни и те же экономические перемены, и, полагаю, мы можем друг у друга поучиться. Это подтверждает и активное сотрудничество между нашими институтами власти и специалистами. Литовские предприниматели давно и активно работают на казахстанском рынке и, насколько мне известно, пользуются хорошей репутацией у казахстанских бизнесменов, а это позволяет развивать новые деловые проекты.

– Стабильный рост экономики Казахстана, успешно преодоленная первая волна экономического кризиса, на-несшая заметный удар по мировой экономике – эти успехи нередко связывают с мудрым руководством страной Президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева. Как вы расцениваете влияние лич-

ностей на мировое развитие? Какие личности в последнее время прокладывают курс мировой экономике?

– Говоря о Президенте Нурсултане Назарбаеве, хочу отметить, что ему довелось руководить страной поистине в трудный момент, когда после распада СССР надо было создавать новые инстанции с нуля и осуществлять сложные рыночные реформы. И сегодня, 20 лет спустя, Казахстан является одной из самых либеральных и процветающих стран в Центральной Азии. Инициатива Президента Нурсултана Назарбаева по поводу общемировой валюты широко рассматривалась экономистами. Также представлена и уже успешно воплощена в жизнь другая – идея общего Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Белоруссией, инициатором которой был Президент Казахстана.

– По возвращении с прошедшего в Санкт-Петербурге международного экономического форума вы сказали на ежегодной конференции КПЛ, что главы мира громко говорят о неизбежно наступающей второй волне кризиса, которая может прокатиться в 2012-2016 годах. Факторами, обусловливающими будущий кризис, являются долги государств. Возможна ли какая-либо превенция кризиса в мировом масштабе?

– В первую очередь, страны, которые во время экономического кризиса выполняли домашнее задание, сегодня уже сами по себе осуществляют меры по профилактике второго кризиса и лучше подготовлены в плане задолженностей, эффективности труда, обоснованных решений и в других отношениях. Однако слабое звено – страны, которым недостает ответственности и политической воли, должны предпринимать гораздо более решительные действия, чтобы по финансовым рынкам не прокатилась вторая волна кризиса в веренице стран. В свою очередь все страны ЕС должны больше гармонизировать фискальную политику, а для этого предлагается учредить совместную общеевропейскую инстанцию, отвечающую за экономическую политику, которая станет одной из мер профилактики будущей финансовой нестабильности.

– Благодарим за ответы. ■

Lietuvos pramonininkų konfederacija gina verslo interesus

Lietuvos ekonomikos, pramonės ir verslo barometru galima laikyti Lietuvos pramonininkų konfederaciją (LPK), vienijančią 45 verslo asociacijas.

Ši organizacija gyvuoja nuo 1930 metų. Ji buvo įkurta kaip Lietuvių prekybininkų, pramonininkų ir amatininkų sąjunga.

Prieškariu veikusi sąjunga atkurtą beveik po šešiasdešimtmečio – 1989 metais kaip Lietuvos pramonininkų asociaciją. 1993 m. ji reorganizuota į Lietuvos pramonininkų konfederaciją.

Konfederacijos prezidentu išrinktas ir jai iki šiol vadovauja viena iškiliausiai Lietuvos asmenybių žymus verslininkas ir valstybės veikėjas, Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos – Atkuriamojo Seimo narys, Kovo 11-osios Nepriklausomybės Akto signataras, buvęs LR Ministras Pirmininkas dr. Bronislovas Lubys.

Žurnalo svečias dr. BRONISLOVAS LUBYS dalinasi mintimis apie pasaulio ekonomikos tendencijas, politikos ir verslo santykį, tarptautinį bendradarbiavimą, asmenybių įtaką pasaulio vystymosi kryptei.



- Pone Luby, koks yra Lietuvos pramonininkų konfederacijos (LPK) vaidmuo formuojant šalies ekonominę politiką ir verslo vystymo strategiją?

- Vienydamas per 4000 įmonių ir būdama didžiausia visuomeninė organizacija šalyje, LPK daro reikšmingą įtaką Lietuvos ekonomikos vystymo, verslo raidai. LPK atstovauja darbdaviams ir gina narių interesus vyriausybiniše, socialinėse bei tarptautinėse organizacijose, padauda įmonėms rasti naujas eksporto rinkas ir jose įsitvirtinti, plėtoja ryšius su tarptautinėmis pramonės, verslo ir darbdavių organizacijomis, gina socialinius ir teisinės Lietuvos darbdavių interesus, tačiau tuo pačiu ieško būdų stiprinti socialinį dialogą, skatina ekologinių reikalavimų laikymąsi. Siekdama šių tikslų, organizacija prisideda prie verslo aplinkos gerinimo Lietuvoje, skatina verslininkystę ir jos tradicijas, taip stiprindama Lietuvos ekonomiką. Aktyviai bendradarbiaujant su valdžios institucijomis, formuojamos ilgalaikės verslo vystymo gairės.

- Kokias matote Lietuvos pramones vystymosi tendencijas?

- Šiuo metu Lietuvos pramonė sukuria daugiau nei penktadalį šalies priėmės vertės ir įdarbina beveik penktadalį visų užimtųjų. Lietuvos pramonė praėjusiais metais buvo sparčiausiai po krizės atsigaunantis ūkio sektorius ir tapo dar reikšmingesnė šalies ekonomikai. I eksportą orientuota lietuviškos pramonės produkcija 2010 m. išlaikė įmonių gyvybingumą ir padėjo įsukti vidaus vartojimo variklį. Prognozuojame, kad ir 2011 m. pramonininkai bus Lietuvos BVP variklis ir kurs daugiausia naujų darbo vietų, o atsinaujinusios ir nuolat diegiančios naujas technologijas Lietuvos pramonės įmonės, besiremiantios inovacijomis ir žmogiškaisiais ištakais, turi potencialą ir konkurencinių pranšumų užsienio rinkose.

- LPK aktyviai dalyvauja ne tik šalies vidaus, bet ir tarptautinėje veikloje. Yra jkurtos Lietuvos-Rusijos, Lietuvos-Baltarusijos, o visai neseniai ir Lietuvos-Kazachstano ekonominio ir prekybinio bendradarbiavimo verslo tarybos. Koks šiuo struktūru uždavinys?

- Kalbėdamas apie verslo tarybas, pirmiausia noriu pažymeti, kad tai yra verslo klubas, kuris vienija Lietuvos verslininkus, turinčius konkrečių interesų Rusijos, Kazachstano bei Baltarusijos rinkose. Tai nėra baigtinis verslo tarybų sąrašas. Ka-

dangi šis bendradarbiavimo formas pasiteisino, šiuo metu planuoja ma išteigtį keletą naujų verslo tarybų su Europos bei Azijos šalimis.

Savo nariams mes nuolat organizuojame susitikimus su atitinkamų šalių aukštais valdžios bei verslo atstovais, kurių metu yra aptariamos dvišalio ekonominio bendradarbiavimo galimybės bei iškylančios problemas.

Mūsų verslo tarybų nariai nemokamai gauna informaciją apie įėjimo į šias rinkas sąlygas, rinkos ypatumus, teisinį reguliavimą. Pa-sitelkę savo partnerius padedame surasti naudingų verslo kontaktų.

Kitas svarbus tarybos veiklos aspektas – atstovauti savo narių interesams tarpvyriausybiniše komisijose.

- Konfederacijos atstovai yra Lietuvos ir užsienio šalių tarpvyriausybinių komisijų nariai. Kokį vaidmenį šių komisijų veikla vaidina tarptautiniame ekonominiam bendradarbiavime?

- Kiek man žinoma, tarpvyriausybinių komisijų formatas iš esmės naudojamas bendradarbiaujant su buvusiomis sovietų respublikomis (išskyrus Latviją ir Estiją, kurios yra ES narės). Tai geras formatas, kur galima su aukštais tų šalių valdžios institucijų atstovais konstruktiviai spręsti iškylančius klausimus bei problemas. Lietuvos pramonininkų konfederacija yra delegavusi savo atstovus į šių komisijų sudėtį, ir jie aktyviai dalyvauja jų veikloje.

- Rugsėjo pradžioje LPK delegacija dalyvavo Kazachstano sostinėje Astanoje vykusiam 7-ajame Lietuvos ir Kazachstano tarpvyriausybinių komisijos posėdyje prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo klausimais. Kokiu reikšmingu susitarimų pavyko pasiekti?

- 7-ajame Lietuvos ir Kazachstano tarpvyriausybinių komisijos posėdyje buvo aptarta daugiau nei 16 aktualių dvišalio bendradarbiavimo sričių, tokii kaip logistika, turizmas, muitinės, sveikatos apsauga, aukštosios technologijos, žemės ūkis ir t.t. Buvo aptartas svarbus Lietuvai „Rytų-Vakarų“ transporto koridorius klausimas, nutarta sudaryti darbo grupę iš atitinkamų institucijų atstovų, kuri išnagrinėtų esamas problemas bei pateiktų jų sprendimo būdus.

Lietuva pasiūlė aktyviai išnaudoti Klaipėdos uosto teikiamus privilamus eksportuojant Kazachstano grūdines kultūras bei žaliavas. Komisijos posėdyje taip pat buvo atkreiptas didelis dėmesys

į neišnaudotas galimybes sveikatos turizmo bendradarbiavimo srityje. Juk Lietuva gali pasigirti Europos lygio gydyklomis bei sanatorijomis už tikrai protingą kainą.

- Spalio 5-7 dienomis Lietuvos Respublikos Prezidentės Dalias Grybauskaitės vizito į Kazachstaną metu ją lydės LPK organizuojama verslo misija. Kokie šios misijos tikslai?

- Ši verslo misija susilaikė tikrai didelio susidomėjimo tarp Lietuvos verslininkų. Joje planuoja dalyvauti apie 40 Lietuvos įmonių iš logistikos, aukštųjų technologijų, mokslo, stabybos, turizmo sričių ir tai atspindi mūsų eksporto potencialą bei tai, ką mes mokame daryti geriausia. Šios verslo misijos metu bus organizuojamas Lietuvos Kazachstano verslo forumas, kurio metu bus pristatytas Lietuvos ekonominis potencialas bei išryškintos dvišalio ekonominio bendradarbiavimo gaires. Forumo metu bus pasirašyta bendradarbiavimo sutartis tarp Lietuvos pramonininkų konfederacijos ir Kazachstano nacionalinių ekonominės rūmų „Atamekent“. Vienas iš šios sutarties punktų numato, kad tokie verslo forumai taptų tradiciniai, o tai tikrai suaktyvintų bendradarbiavimą tarp mūsų šalių verslo įmonių.

- Kokias viltis dedate į Lietuvos ir Kazachstano aukščiausiuų vadovų susitikimą?

- Jei neklystu, tokio lygio susitikimas buvo prieš 15 metų. Manu, kad aukščiausią šalies vadovų reguliarūs susitikimai yra svarbūs plėtojant dvišalius ekonominius santykius. Mes tikimės, kad šio vizito metu bus aptarti abiems šalims rūpi mi ekonominio bendradarbiavimo klausimai bei atverstas naujas puslapis mūsų šalių bendradarbiavimo istorijoje. Lietuva nemažai gali pasiūlyti Kazachstanui, mes nuėjome ilgą integracijos į Europos Sąjungą kelią bei galime tapti nedideliu, bet patikimu langu į Skandinavijos bei kitų Europos šalių rinkas.

- Politikai ir verslininkai nuolat pabrėžia, kad Lietuvos ir Kazachstano santykiai yra ypatingi. Kuo pasireiškia tas išskirtinumas?

- Aš manau, kad mus sieja neilga, bet turininga istorinė patirtis. Mūsų šalys patyrė tas pačias ekonominės permainas ir manau, kad mes galime vieni iš kitų pasimokyti. Tai patvirtinta ir aktyvus bendradarbiavimas tarp mūsų valdžios institucijų bei specialistų. Lietuvos verslininkai seniai aktyviai dirba Kazach-

stano rinkoje ir, kiek man žinoma, turi gerą reputaciją tarp Kazachstano verslininkų, o tai leidžia plėtoti naujus verslo projektus.

- Stabilus Kazachstano ekonominis augimas, sėkmingesni suvaldyta pasaulio ekonominė gerokai nu-smukdžiusi pirmojo ekonominės krizės bangą šioje Azijos šalyje neretai siejama su išmintingu Kazachstano Prezidento Nursultano Nazarbajevo vadovavimu šalai. Kaip Jūs vertinate asmenybų įtaką pasaulio raidos krypciai? Kokios asmenybės pastaruoju metu brėžia pasaulio ekonominis kursą?

- Kalbėdamas apie Prezidentą Nursultaną Nazarbajevą noriu pažymeti, kad jam šalai vadovauti teko tikrai sunkiu momentu, kai subyrėjus TSRS reikėjo kurti naujas institucijas nuo nulio bei įgyvendinti sudėtingas rinkos reformas. Ir šiandien, po 20 metų, Kazachstanas yra viena liberaliausiai bei klestinti šalių Centrinėje Azijoje. Prezidento Nursultano Nazarbajevo iniciatyva dėl bendros pasaulinės valiutos buvo placių nagrinėjama tarp ekonominės. Taip pat pateikta ir jau sėkmingesni įgyvendinama kita – bendros muitų sajungos tarp Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos idėja, kurios iniciatorių buvo Kazachstano Prezidentas.

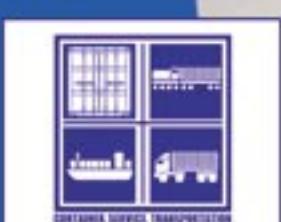
- Grįžęs iš Sankt Peterburgo vykusio tarptautinio ekonominis forumo, LPK metinėje konferencijoje sakėte, kad pasaulio vadovai garsiai kalba apie neišvengiamai besartinančią antrąją krizės bangą, kuri gali nusiristi 2012-2016 metais. Būsimą krizę lemiantys veiksnių yra valstybių skolos. Ar pasauliniu mastu įmanoma kokia nors krizės prevencija?

- Visų pirmą šalys, ekonominės recesijos metu dariusios namų darbus, šiandien jau savaimė yra vykdančios prevencines antrosios krizės priemones ir yra geriau pasirodusios įsisokinimo, darbo efektyvumo, pamatuotų sprendimų ir kitais atžvilgiais. Tačiau silpnoji grandis – šalys, stokojančios atsakomybės ir politinės valios, turėtų nedelsdamos imtis kur kas ryžtingesnių veiksmų, kad finansų rinkomis nenuvilnytų antroji krizės banga virtinėje šalių. Savo ruožtu visos ES šalys turėtų labiau harmonizuoti fiskalinę politiką, o tam siūloma įkurti bendra už ekonominę politiką atsakinga ES institucija būtų viena iš prevencinių priemonių ateities finansų nestabilumui.

- Dėkojame už atsakymus. ■

**19 - 21
OCTOBER
2011
ODESSA**

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2011



ORGANIZER:
ADVERTISING - NEWS AGENCY
«MediaCompass Ukraine»

International exhibition on transport and logistics

«TRANSUKRAINE 2011»

- Transport systems, inner and international transports
- Shipbuilding and ship repair
- Freight forwarding and logistics, ports and terminals
- Equipment and specialized techniques
- Control, communication and power supply systems
- Insurance and investments

International specialized exhibition

«COMMERCIAL AND MUNICIPAL TRANSPORT 2011»

- Commercial and passenger automobiles, trucks, special automobiles
- Trailers, vans
- City and tourist buses
- Road-building technik
- Spare parts and accessories for trucks

International specialized exhibition

«WAREHOUSE TECHNOLOGIES 2011»

- Organizational means for logistics complexes
- Loaders, pallet trucks, carriages, rope production; cranes and crane equipment
- Tape conveyors, other hoisting-and-transport machines, devices and installations;
- Designing and construction of warehouses; warehouse designs, racks for euro pallets;
- Designing, installation, tuning works and service of the warehouse equipment; distribution of cargoes and packing; sliding gates and sleeves;
- Automated control systems; systems of data processing, marks, stroke-codes;
- Systems of safety for cargoes.

International specialized exhibition

«CONTAINER. SERVICE TRANSPORTATIONS 2011»

- Logistics of container transports
- Sea container lines; auto- and railway container transports
- Sea and "dry" container terminals; loading techniques
- Manufacture and deliveries of containers
- Repair technologies of containers, rent, leasing, insurance, consulting;
- Certifications of containers and legal regulation of container business;

International specialized exhibition

«TRANSRAIL UKRAINE 2011»

- Manufacture and repair of a rolling stock, accessories
- Railway infrastructure, railways, the alarm equipment, arrows, bridges
- Designing and repair of railways
- Architecture of railway stations, service of passengers,
- Professional training.

XIV INTERNATIONAL CONFERENCE ON TRANSPORT AND LOGISTICS

- Risks and consequences of an economic crisis for the transport-logistical market
- Anti-recessionary tendencies and transformations of a transport policy
- Development of port activity, use of port capacities in the conditions of crisis
- Shipping as a basic sector of transport system
- Railway infrastructure – reforming, modernization, updating
- Urgency of investments into building and development of warehouse complexes
- Safety on transport. Insurance in transport branch

65026, ODESSA, UKRAINE, ZHUKOVSKOGO STR. 15

tel: +38 (048) 728-72-54, 728-79-30

tel/fax: +38 (048) 355-999

ibst@mediacompass.com.ua

mediacompass@mediacompass.com.ua



Гонконг – ведущий мировой центр логистики



Марк Миллар
MBA, PMHKA, FCILT

Более 20 лет Марк Миллар использует опыт мирового бизнеса для предоставления услуг независимого консалтинга и образования, создающих ценность для клиентов тем, что совершенствуют производительность деятельности их цепочки логистики и поставок в Китае

и Азиатско-Тихоокеанском регионе. Признанного идеяным лидером промышленности Марка Миллара клиенты привлекли к деятельности спикера, модератора, церемониймейстера и председателя конференции в более чем 200 видах деятельности в 17 странах, включая Гонконг, Сингапур, Китай, Макао, Вьетнам, Казахстан, Дубай, Индию, Филиппины, Малайзию, Таиланд, Южную Корею, Англию, США и Австралию. Его статьи регулярно публикуются в журналах о торговле на пяти языках в семи странах мира.
М. Миллар входит в состав консультативного совета нескольких ведущих организаций, и его вклады в индустрию были отмечены рядом наград.

Марк Миллар, эл. почта
mark@markmillar.com

Гонконг является одним из мировых ведущих центров логистики. Его стратегическое положение делает его и сердцем Азии, от которого половина мирового населения находится пяти часах полета, и воротами Китая, обеспечивающими подход ко второму в мире по величине роста экономики потребительскому рынку.

Деловая уверенность высока

В дополнение к своей ведущей роли мирового центра логистики Гонконг также является одним из ведущих международных бизнес-центров с 3580 региональными офисами и региональными управлениями. Гонконг является 11-й по величине торговой организацией в мире с высоким уровнем его деловой уверенности. Анализ деловой уверенности 2010 г., проведенный Торговой палатой Великобритании в Гонконге, назвал уровень удовлетворенности бизнесом очень высоким. 97 % респондентов описали деловую среду в Гонконге как «отчасти» или «очень» удовлетворительной. Основными причинами такого высокого уровня удовлетворенности являются географическое положение, налоговая система, сеть связи, общественный порядок и безопасность, инфраструктура и статус свободного порта.

Торговля и логистика – самые крупные из четырех столпов экономики

Инфраструктура мирового класса и статус свободного порта являются значимыми компо-

нентами прочного успеха Гонконга как ведущего центра логистики. Секретарь по финансовым вопросам Джон Цанг недавно подтвердил, что из четырех экономических столпов Гонконга, давно существующего как региональный центр торговли и мировой центр снабжения, крупнейшими являются торговля и логистика, составляющие 24,1 % ВВП и 24 % рабочих мест.

В 2010 году Гонконг в соответствии с мировыми рейтингами грузовых объемов являлся грузовым аэропортом номер один в мире и третьим по величине контейнерным морским портом.

Крупнейший в мире центр авиагрузов

За последние 15 лет международный аэропорт Гонконга (HKIA) являлся самым оживленным в мире аэропортом для международных грузов. В 2010 году HKIA перегрузил 4,1 млн т грузов, позволяя Гонконгу обогнать американский Мемфис и стать крупнейшим грузовым аэропортом в мире.

Хорошо организованная глобальная сеть, накопленная критическая масса, широкие возможности подключения и масштаб эффективности экосистемы HKIA – все это в совокупно-

сти позволяет постоянно держать лидирующие позиции Гонконга как мирового центра и главных ворот в авиаперевозках. HKIA принимает 90 авиакомпаний, управляющих 5800 полетами в неделю, связывая Гонконг со 117 международными направлениями по всему миру, а также с 40 направлениями в материковой части Китая. Эта мировая сеть связи авиакомпаний намного превосходит потенциал ближайших соседей Гонконга (см. таблицу ниже).

Международный аэропорт Гонконга является важной частью местной экономики – более 30 % всего экспорта Гонконга движется по воздуху, доставляя продукцию более чем на 100 млн долларов США. В 2010 году рекордное количество пассажиров - 50 млн - проследовало через аэропорт, а авиационный сектор в целом составляет 8 % ВВП и предоставляет работу более 250 тысячам жителей Гонконга. Аэропорт управляет двойной системой взлетно-посадочной полосы, обеспечивая 60 перемещений воздушных перевозок в час и в среднем 880 ежедневных перемещений воздушных судов.

У Гонконга завидная репутация в обеспечении безопасности, оперативности, скорости и связи, что вместе с давно существующим статусом свободного порта делает его лидером при выборе центра перевозок. Продукты высокого качества, скоропортящиеся или срочно необходимые продукты нуждаются в быстром перемещении. Для таких критических поставок Гонконг по умолчанию является мировым центром и воротами Китая в сложных мировых экосистемах цепочки поставок.

Третий в мире по величине контейнерный порт

Аналогичным образом в океанском грузовом секторе, который составляет более 95 % мировой торговли, широкие связи и интеграция в мировую транспортную сеть делают Гонконг крупнейшим контейнерным портом в Южном Китае.

В кластере Южного Китая несколько портов обрабатывают в общей сложности 60 млн контейнеров (TEU) в год, 23 млн из которых обрабатываются в Гонконге.

Под рейтинговым номером 3 среди мировых контейнерных портов девять контейнерных терминалов Гонконга являются частной собственностью, располагая 24 причалами. Обслуживая 80 международных судоходных линий, принимая 450 контейнер-лайнеров в неделю, следящих по более чем 500 направлениям по всему миру, Гонконг является главным центром по контейнерным перевозкам.

Даже сейчас, когда расширяющиеся порты Китая управляют больше прямыми грузовыми передвижениями на материк и обратно, Гонконг продолжает свою выдающуюся историю ведущей морской державы, укрепляя позиции крупнейшего международного центра по перевозкам и центра региональных морских услуг.

Поддержка правительством индустрии логистики

Правительство Гонконга полностью поддерживает сектор торговли и логистики. Секре-



тарь по вопросам транспорта и жилищного обеспечения подтвердил, что правительство «предприняло ряд мер и анализирует, как модернизировать наши предприятия для более эффективного грузового движения и деятельности цепочки поставок».

Гонконг недавно подписал базовое соглашение о сотрудничестве с провинцией Гуандун, которое разовьет связи между двумя территориями через многие секторы. Секретарь по финансовым вопросам Джон Цанг заметил, что поддержка тесных связей с материком «в будущем усилит ведущую позицию Гонконга в мировой цепочке поставок и увеличит наши мощности в торговле и логистике».

В своем бюджетном послании 2011 года секретарь по финансовым вопросам Джон Цанг пообещал, что Гонконг сможет справиться с ростом воздушного движения и усилит кластер морской службы.

Инвестиции в мегапроекты инфраструктуры

Для дальнейшего укрепления позиций Гонконга как регионального центра логистики и наращивания конкурентного преимущества в перевозке ценных товаров и предоставлении дополнительных услуг правительство разрабатывает три мегапроекта в области инфраструктуры.

В 2016 году ожидается открытие моста Гонконг-Макао-Чжухай длиной 29,6 км. Этот мост повысит эффективность, экономичность грузового движения между Гонконгом и западной дельтой реки Чжуцзян, которая до сих пор является центром производственной базы провинции Гуандун.

Новый мост «имеет стратегическое и символическое значение для Гонконга», как сказала Ева Чэнг, секретарь по вопросам транспорта и жилищного обеспечения. Наличие более надежной связи, по ее утверждению, расширит прибрежную грузовую зону и откроет новые потребительские рынки, сообщив новый толчок развитию грузового и логистического сектора.

10-й контейнерный терминал находится в океанском грузовом секторе. Множество контейнерных передвижений делают его центром потока этих перевозок, и поэтому правительство поручило выполнить анализ развития десятого контейнерного терминала.

Система нынешних двух взлетно-посадочных полос достигнет максимальной мощности к 2015 году. Новый рекорд ежедневных полетов установлен 30 марта 2011 года – 983 рейса. Сейчас управление аэропорта в рамках исследования «Генеральный план 2030» оценивает целесообразность строительства третьей взлетно-посадочной полосы, необходимой для крупного и малого бизнеса и в индустриальном, и в логистическом секторах.

Устойчивое конкурентоспособное преимущество

Устойчивое конкурентоспособное преимущество Гонконга как ведущего мирового центра логистики будет развиваться вокруг трех

ключевых компетенций – лидерство в классе международного центра перевозок, лидерство как центра передового опыта в области логистики и лидерство в электронной логистике.

Гонконг, являясь центром перевозок, продолжает развиваться. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) прогнозирует, что с 2011 года Гонконг становится самым быстро растущим в мире рынком воздушных перевозок при ежегодном росте в 12,2 % в течение последующих двух лет, так что в 2014 году грузовые объемы возрастут до 5,3 млн т.

С точки зрения электронной логистики все более широко распространяющиеся электронно-грузовые инициативы в международных воздушных и океанских грузовых секторах способствуют росту эффективности при обеспечении экологических преимуществ, сокращению канцелярских работ. В рамках сектора трансграничных грузоперевозок внедрение электронного предоставления информации о дорожном грузе обеспечивает беспрепятственное таможенное оформление на пограничных пунктах контроля на земле. В настоящее время коммуникационные технологии GPS также являются широко распространеными в управлении парком автотранспортных компаний с Бортовой паромной информационной системой (On-Board Trucker Information System (OBTIS).

Гонконг, уверенно укрепляя свою позицию ведущего регионального центра передового опыта в области логистики и развития возможностей, является родиной 60 образовательных и профессиональных учебных заведений, которые предлагают более 1000 программ и курсов, связанных с логистикой и перевозкой грузов. Правительство финансирует обучение малого и крупного бизнеса.

Вывод

Заглядывая в будущее, я уверен, что Гонконг будет продолжать свою роль ведущего мирового центра логистики с помощью своего стратегического положения и устойчивого конкурентного преимущества, его правительство готово помогать бизнесу.

Индустрия и правительство вместе обдумывают будущее позиционирование Гонконга как мирового центра логистики, предоставляющего дополнительные услуги и перевозящего ценные продукты, а также укрепляющего свою роль ворот китайского материка при поддержке внедренных инфраструктурных объектов и мер по содействию торговле.

Достигнув позиции номер один как мировой центр перевалки воздушных грузов и сохранив свою позицию третьего в мире морского контейнерного порта, Гонконг, бесспорно, является одним из мировых ведущих центров логистики, который создает эффективные и глобальные экосистемы цепочек поставок.

Honkongas – pasaulio logistikos centras

Markas Milaras
MBA, PMHKLA, FCILT

Daugiau kaip 20 metų nepriklausomas ekspertas
Markas Milaras, naudodamas pasaulio verslo patirtimi, teikia konsultavimo ir švietimo paslaugas klientams, norintiems tobulinti savo veiklą logistikos bei tiekimų sistemos grandinėje Kinijoje ir Ramiojo vandenyno regione.

Pripažintas šios srities lyderis
Markas Milaras nuolat kviečiamas pirmininkauti aukšto lygio konferencijose įvairiose pasaulio šalyse, tarp kurių yra Honkongas, Singapūras, Kinija, Vietnamas, Kazachstanas, Indija, Filipinai, Malaizija, Tailandas, Pietų Korėja, Anglija, JAV, Australija ir kt. Jos straipsniai reguliariai spausdinami žurnaluose penkiomis kalbomis septyniose pasaulio šalyse.
Markas Milaras dirba kelių svarbių organizacijų konsultacinėse tarybose, jo nuopelnai industrijos pažymėti daugeliu apdovanojimų. Susisiekti su M. Milaru galima el. paštu mark@markmillar.com

Honkongas yra vienas svarbiausių pasaulio logistikos centrų.
Savo strategine padėtimi jis yra ir Azijos širdis, nuo kurios pusę pasaulio gyventojų skiria penkios valandos skrydžio, ir Kinijos vartai, užtikrinantys priėjimą prie antrosios pasaulyje pagal ekonomikos augimą vartojimo rinkos.



Didelis komercinės pasitikėjimas

Be savo pagrindinio pasaulio logistikos centro vaidmens, Honkongas yra ir vienas pagrindinių tarptautinio verslo centrų su 3580 regioninių kontorų ir regioninių valdybų. Honkongas yra 11-oji prekybos organizacija pasaulyje su pripažintu dideliu komerciniu patikimumu. Didžiosios Britanijos prekybos rūmų atlikta analizė parodė, kad 2010 metais Honkonge pasitenkinimas verslu buvo labai didelis, 97 proc. respondentų pavadino komercinę padėtį Honkonge „iš dalies“ arba „labai“ patenkinama. Pagrindinės tokio didelio pasitikėjimo priežastys yra geografinė padėtis, mokesčių sistema, ryšų tinklas, viešoji tvarka ir saugumas, infrastruktūra ir laisvojo uosto statusas.

Prekyba ir logistika – svarbiausios sritys iš keturių pagrindinių ekonomikos sricių

Pagrinės klasės infrastruktūra ir laisvojo uosto statusas yra reikšmingi Honkongo kaip pagrindinio logistikos centro sėkmės komponentai. Finansų reikalų sekretorius Džonas Cangas nesenai patvirtino, kad iš keturių pagrindinių Honkongo ekonomikos sricių svarbiausios yra prekyba ir logistika, kurios sudaro 24,1 proc. BVP ir 24 proc. darbo vietų.

2010 metais pagal pasaulinius krovinių apyvartos reitingus Honkongas pirmauja kaip krovinių oro uostas ir užima trečią vietą kaip kontinerinis jūrų uostas.

Didžiausias pasaulyje oro krovinių centras

Pastaruosius 15 metų Honkongo oro uostas (HKIA) yra judriaujas pasaulyje tarptautinių krovinių oro uostas. 2010 metais HKIA krauta 4,1 mln. tonų krovinių. Šiuo rodikliu Honkongas pralenkė Amerikos Memfio miestą ir tapo didžiausiu pasaulyje krovinių oro uostu.

Gera organizuotas HKIA globalus tinklas, sukaupta kritine masė, didelės prisijungimo galimybės ir ekosistemos efektyvumo mastai – visa tai kartu padeda Honkongui užimti pirmaujančias pozicijas tarp pasailio oro uostų, gabenančių krovinius. HKIA priima 90 aviacijos, valdancių 5.800 skrydžių per savaitę, ir sujungia Honkongą su 117 tarptautinių kryptių visame pasaulyje, taip pat su 40 kryptimi Kinijos žemynė. Šis pasaulinis aviacijos rūšio tinklas gerokai viršija artimiausių Honkongo kaimynų potencialą.

Honkongo tarptautinis oro uostas yra svari vietas ekonomikos dalis – per 30 proc. viso Honkongo eksporto keliauja per oro uostą, gabenantį produkcijos daugiau kaip už 100 mln. JAV dolerių. 2010 metais Honkongo oro uostas aptarnavo rekordinį keleivių skaičių – 50 milijonų ir suteikė darbo vietų daugiau kaip 250 tūkstančių Honkongo gyventojų. Oro uostas valdo dvigubą pakilimo ir nusileidimo juostų sistemą. Jis priima ir išleidžia 60 lėktuvų per valandą, vitudiniškai 880 orlaivių per dieną.

Pavydėta Honkongo reputacija užtikrinant saugumą, operatyvumą, spartą ir ryšį, o tai kartu su seniai veikiančiu laisvojo uosto statusu padėjo

jam iškopti iš krovinių gabenimo lyderius. Greitai gendantčius ar skubiai reikalingus produktus būtina greitai perkrauti ir išsiųsti. Honkongas ir yra tokį kritinių tiekimų pasailio centras.

Trečias pasaulyje konteinerių uostas

Analogiška padėtis ir vandenynų krovinių sektoriuje, kuris sudaro 95 proc. pasailio prekybos. Platūs ryšiai, integracija iš pasailio transporto rinką padeda Honkongui tapti didžiausiu konteinerių uostu Pietų Kinijoje. Pietų Kinijoje keli uostai krauna vidutiniškai 60 milijonų konteinerių (TEU) per metus, o 23 milijonai iš jų kraunami Honkonge.

Pagal reitingus 3-iuoju numeriu tarp pasailio konteinerių uostų pažymėti devyni Honkongo konteinerių terminalai yra privati nuosavybė, turinti 24 krantines. Aptarnaudamas 80 tarptautinių laivybos linijų, priimdamas per savaitę 459 konteinerius gabenančius lainerius, plaukiančius daugiau kaip 500 krypčių po visą pasauly, Honkongas yra pagrindinis konteinerių gabenių centras.

Net dabar, kai besiplečiantys Kinijos uostai valdo tiesesnius krovinių srautus iš žemynų ir atgal, Honkongas tėsiai savo šlovingą pirmaujančios jūrų valstybės istoriją, stiprendamas didžiausio tarptautinio krovinių gabenimo ir regiono jūriinių paslaugų centro pozicijas.

Vyriausybė remia logistikos industriją

Honkongo vyriausybė tvirtai remia prekybos ir logistikos sektorių. Transporto reikalų sekretorius patvirtino, kad vyriausybė ėmési kai kurių priemonių ir analizuoją, kaip modernizuoti mūsų imones, kad būtų efektyviai organizuojami krovinių srautai ir sustiprinta tiekimų grandinės veikla.

Honkongas nesenai pasiraše bazinę bendradarbiavimo sutartį su Gvanduno provincija. Ši sutartis išplėtos dviem teritorijų ryšius per daugelį sektorių. Finansų reikalų sekretorius Džonas Cangas pastebėjo, kad glaudūs ryšiai su žemynu „ateityje sustiprins Honkongo pirmaujančias pozicijas pasailio tiekimų grandinėje ir padidins mūsų pajėgumus prekybos ir logistikos srityje“. Dž. Cangas pažadėjo, kad Honkongas suvaldyti spartėjančią oro transporto veiklą ir sustiprins jūrų veiklos klasterį.

Investicijos į infrastruktūros megaprojektus

Norėdama sustiprinti Honkongo kaip regiono logistikos centro pozicijas ir didinti konkurenčinį pranašumą gabenant vertingus krovinius ir suteikiant papildomas paslaugas, vyriausybė kuria tris infrastruktūros megaprojektus.

2016 metais tikimasi užbaigtį 29,6 km ilgio tilto Honkongas-Makao-Čzuchajus statybą. Šis tiltas padidins krovinių judėjimo galimybes tarp Honkongo ir Čzucziano upės vakarų deltos, kuri iki šiol tebéra Gvanduno provincijos gamybinės bazės centras.

Naujasis tiltas turi strateginę ir simbolinę reikšmę Honkongui, kaip sakė transporto reikalų sekretorė Eva Čeng. Jos manymu, patikimesnis ryšys išplės pakrančių krovinių zoną, atvers naujas vartojimo rinkas ir suteiks naujų postumių

krovinių ir logistikos sektoriaus plėtrai.

10-asis konteinerių terminalas yra vandenyno krovinių sektoriuje. Per jį eina daugybė konteinerių srautų, todėl vyriausybė ipareigojo išanalizuoti dešimtojo konteinerių terminalo plėtros galimybes.

Dabartinių dvių pakilimo ir nusileidimo juostų sistemo 2015 metais pasieks maksimalų pajėgumą. Naujas kasdienių skrydžių rekordas pasiektas 2011 m. kovo 30 d. – 983 reisai. Dabar oro uosto valdyba atlieka „2030 metų generalinio plano“ tyrimus, svarsto trečios pakilimo ir nusileidimo juostos statybos tikslinę.

Stabilus konkurencinis pranašumas

Honkongo kaip pasailio logistikos centro stabilus konkurencinis pranašumas bus stiprinamas trimis pagrindinėmis kryptimis – lyderystė tarptautinio transportavimo centro klasėje, lyderystė kaip pažangiausios logistikos patirties klasėje ir lyderystė elektronikos logistikoje.

Honkongas, būdamas transportavimo centru, vis tebesiplyčia ir tobuleja. Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) prognozuoja, kad nuo 2011 metų Honkongas tampa sparčiausiai besivystančia pasaulyje oro transporto rinka, kai per dvejus ateinančius metus jo galimybės kasmet didės 12,2 proc., o 2014 metais krovinių apimtys padidės iki 5,3 mln. tonų.

Elektroninės logistikos pozūriu, vis labiau plintant elektroninei krovos iniciatyvai tarptautiniuose oro ir jūrų sektoriuose, gerėja elektroninių aprūpinimų, mažėja kanceliarinių darbų. Pasienio sektorius įdiegtą elektroninę informaciją apie gabenamus krovinius užtikrina nekludomą muitų iforminimą pasienio punktuose žemėje. Šiuo metu komunikacinės technologijos GPS irgi labai paplitusios autotransporto kompanijų parkuose su keltų informacine sistema „On-Board Trucker Information System“ (OBTIS).

Honkongas, stiprinantis savo kaip regiono pažangios patirties logistikos sektoriuje centro pozicijas ir plėtojantis galimybes, turi 60 švietimo ir profesinių mokymo įstaigų, kurios siūlo per 1000 programų ir kursų, susijusiu su logistika ir krovinių transportavimu. Vyriausybė finansuoja smulkiuojo ir stambiojo verslo mokymus.

Įsvados

Žvelgdamas į ateitį, esu įsitikinęs, kad Honkongas ir ateityje bus pasailio logistikos centras su savo strategine padėtimi ir stabiliu konkurenciniu pranašumu, o jo vyriausybė visada pažirengusi padėti versliui.

Industrija ir vyriausybė kartu rūpinasi, kokią poziciją ateityje išsaugos Honkongas, kaip pasailio logistikos centras, teikiantis papildomas paslaugas ir transportuojantis vertingus krovinius, taip pat stiprinantis savo kaip Kinijos žemyno vartų vaidmenį, o tam palankios jau įdiegtą objektų infrastruktūra ir priemonės prekybai remti.

Atsidūrės pirmoje pozicijoje kaip pasailio oro krovinių centras ir išsaugodamas savo trečiojo pasaulyje jūrų konteinerių uosto pozicijas, Honkongas neabejotinai yra vienas pagrindinių pasailio logistikos centrų, kuriančių efektyvias ir globalias tiekimo grandinių ekosistemas.



ACRI



International Rail Infrastructure Conference



Infrastructure • Interoperability • Information Technology
for European International Rail Transport

International Rail Infrastructure Conference
IRIC 2011

Bratislava, 14-16 November 2011

- 3rd year of the international technical conference
- Following the successful RAINWORM in 2010
 - winner of the Yearly Award ACRI 2010 (Association of the Czech Railway Industry) „Event of the Year“
- Participating IT specialists of Infrastructure managers, railway undertakings and railway industry
- Concentrating top experts from railways
- Sights of railway in the European context
- Modern technologies for future of transport
- Three-days program - both technical sessions and lively discussions
- Accompanying and social program
- Modern and elegant Hotel Gate One, Bratislava
- Conference languages: English, Czech/Slovak (simultaneous translating)
- Parallel meeting of the UNIFE Technical Plenary working group

CONFERENCE TOPICS

Infrastrukture:

- Engineering, rail, and technical track elements
- Electronic and diagnostic devices
- Interlocking technologies
- Charging the railway access fees

Interoperability:

- ETCS standards
- Technical Specification for Interoperability (TSI)
- Vehicle certification and compatibility with infrastructure

Information technology:

- Communicating infrastructure
- Data exchange in the international traffic
- Quality of the network traffic

www.RailConference.com

Media partners:

JÚRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

DOPRAVNÍ NOVINY

iLogistic News



В перевозке негабаритных грузов лед тронулся

Андрюс Сутникас,
руководитель Клайпедского науко-технологического парка по вопросам коммуникаций

Ежегодно в регионе Южной Балтики выдается свыше 60 тыс. разрешений на перевозку негабаритных грузов. В ходе развития важных энергетических проектов, строительства и модернизации заводов количество таких грузов неуклонно растет. Клайпедский научно-технологический парк (КНТП) вместе с восемью партнерами из Литвы, Польши, Германии и Швеции осуществил проект «Oversize Baltic».

Этот международный проект, цель которого – улучшить в регионе Южной Балтики условия транспортировки негабаритных грузов, решить административные проблемы, обеспечить гладкое планирование перевозок, прочертить коридоры таких перевозок, продлился два года.

«Перевозчики крупногабаритных грузов сталкиваются с массой бюрократических проблем. Разные страны неодинаково регламентируют их перевозку, поэтому для доставки груза, к примеру, из Литвы в Швецию надо настроиться на то, что формальные процедуры продолжатся в несколько раз дольше, чем сама перевозка груза», – говорит руководитель транспортной компании «ОТА» Нериос Вейкшас.

Ради уменьшения количества бюрократических препон в ходе проекта «Oversize Baltic» подготовлена общая стратегия, ориентированная именно на регион Южной Балтики. Были учтены все юридические и инфраструктурные условия, которые могут облегчить передвижение грузов между Литвой, Польшей, Германией и Швецией.

«Одна из целей проекта «Oversize Baltic» – прочертить коридоры, по-

которым без особых препятствий смогут передвигаться негабаритные грузы. Коридоры могут облегчить грузоперевозки, внести вклад в развитие Балтийского региона. При надлежащем упорядочении системы перевозок открываются широкие возможности более тесного сотрудничества и с восточными государствами, где осуществляется множество грандиозных проектов. При четком прочерчивании направлений движения крупногабаритных грузов можно более эффективно приспособить дороги к перевозке таких грузов», – убеждена директор КНТП Рома Стубрене.

Перевозчики негабаритных грузов не скрывают, что информация о процедурах оформления таких грузов в разных странах труднодоступна. По словам Гинтараса Шяшкуса, руководителя занимающейся грузоперевозками компании «Клайпедос трансэкспедиция», перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов очень слабо регламентирована, соответствующие инстанции по-разному интерпретируют правовые акты и требования, поэтому на плечи перевозчиков ложится множество забот, связанных с планированием.

Для того чтобы у перевозчиков было как можно меньше проблем с планированием, в ходе разработки проекта «Oversize Baltic» была создана виртуальная информационная система негабаритного транспорта OTIN. Эта система позволяет получать необходимую для перевозчиков обобщенную информацию о перевозках в регионе Южной Балтики. В ней приведены систематизированные карты маршрутов, законы разных стран и процедуры выдачи разрешений. Так грузоперевозчики могут значительно ускорить процессы, поскольку поиски информации до сих пор отнимали много драгоценного времени.

Как действует система OTIN? Перевозчики негабаритных грузов, зарегистрировавшиеся в системе, получают всю необходимую



информацию о действующих в конкретной стране законах, регламентирующих перевозки негабаритных грузов, узнают о возможных маршрутах. В одном месте собраны стратегии разных стран региона Южной Балтики, карты маршрутов, подробно описывают необходимые процедуры.

В ходе проекта для перевозчиков разных стран также проводились совместные семинары – в них приняли участие более 60 предприятий. Перевозчики вместе анализировали имеющиеся проблемы, предлагали пути их решения. Отмечается, что количество негабаритных грузов в регионе Южной Балтики растет. Основная причина этого – развивающиеся быстрыми темпами или планируемые важные энергетические проекты. В регионе не смолкают дискуссии о необходимости строить новые атомные электростанции, и специалисты в области логистики уже сейчас планируют, как можно будет слаженно доставить грузы, необходимые для будущих строек.

Управляющие проектом планируемой Висагинской атомной электростанции говорят, что при строительстве новой АЭС, не считая стандартных постоянно перевозимых строительных грузов, будут доставляться и тяжеловесные грузы весом около 1000 тонн и особо крупных габаритов (длиной свыше 20 м высотой и шириной 4–9 м). Такие грузы в Литве ни разу не перевозились (груз рекордных размеров, который до сих пор перевозили по автодорогам Литвы, едва превышал 500 т).

«Это очень сложный процесс, требующий тщательного планирования. В настоящее время ведется разработка специального плана сообщения, который гарантирует развитие автодорожной инфраструктуры, приспособленной для транспортировки негабаритных грузов. Позднее перейдут к другому этапу – разработке маршрута», – говорят руководители логистики ЗАО «Висагино атомине электрине».

После создания коридоров негабаритных грузов, упорядочения инфраструктуры и упразднения всех бюрократических препятствий ожидается, что в регионе Южной Балтики смогут учредиться компании, производящие оборудование нестандартных размеров. Управляющие проектом «Oversize Baltic», систематизировав материалы о коридорах для перевозки негабаритных грузов, планируют инициировать пробный, пилотный проект, цель которого – интегрировать рынки Скандинавии и Балтики. В настоящее время в Скандинавии (напр., в Швеции) длина автомобильных грузовых составов может составлять 25,25 м – такие грузы в других странах до сих пор не разрешалось перевозить. Поэтому специалисты намерены испытать, как такие грузы смогут передвигаться в нашем регионе по специальным коридорам.

Руководил проектом Клайпедский научно-технологический парк, Литву представляли дирекция Клайпедского государственного морского порта, Клайпедский центр морских исследований, Польшу – Щецинский университет мореплавания, Германию – федеральная ассоциация SVV и Висмарский университет технологий бизнеса и дизайна. Опытом Швеции поделились технологический институт Блекинге, порт Карлсхамн, администрация дорог Швеции. В проекте также приняли участие 16 ассоциированных партнеров.

«Хотя этот двухлетний проект завершился, работа будет продолжена. Совместно с партнерами мы создавали стратегии перевозки негабаритных грузов, анализировали опыт разных стран и искали пути облегчения перевозки таких грузов. Теперь предстоит самая большая задача – всем вместе стараться претворить эту стратегию в жизнь и позаботиться, чтобы планы были не только изложены на бумаге, но помогли решать конкретные задачи», – заключает Р.Стубрене. ■

Negabaritinių krovinių gabenimo ledai pajudėjo

Andrius Sutnikas

Klaipėdos mokslo ir technologijų parko komunikacijos vadovas



Kiekvienais metais Pietų Baltijos regione išrašoma daugiau kaip 60000 leidimų pervežti negabaritinius krovinius. Plėtojant svarbius energetinius projektus, statant ir modernizuojant gamyklas tokio tipo krovinių daugeja.

Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas (KMTTP) kartu su aštuoniais partneriais iš Lietuvos, Lenkijos, Vokietijos ir Švedijos įgyvendino projektą „Oversize Baltic“. Šiuo dvejus metus trukusių projekto siekiama Pietų Baltijos regione pagerinti negabaritinių krovinių transportavimo sąlygas, išspręsti administracines problemas, užtikrinti sklandų pervežimų planavimą. „Stambiagabaričių krovinių vežėjai susiduria su aibe biurokratinėmis problemomis. Šalyse nevienodai reglamentuoja tokio krovinių pervežimą, todėl norėdamas nuvežti krovinių, pavyzdžiu, iš Lietuvos į Švediją, turi nusiteikti, kad formalios procedūros užtruks kelis kartus ilgiau negu trunka pats krovinio vežimas. Kai yra vykdomi svarbūs projektais, kiekviena sugaišta diena gali atnešti milžiniškų nuostolių“, - sako transporto bendrovės „OTA“ vadovas Nerijus Veikšas.

Siekiant, kad biurokratiniai kliūčiai būtų kuo mažiau, projekto „Oversize Baltic“ metu parengta bendra strategija, orientuota būtent Pietų Baltijos regionui. Buvo ivertintos visos teisinės ir infrastruktūrinės sąlygos, kurios gali palengvinti krovinių judėjimą tarp Lietuvos, Lenkijos, Vokietijos ir Švedijos.

„Vienas iš projekto „Oversize Baltic“ tikslų – nubrėžti koridorius, kuriai be didelių kliūčių galėtų judėti negabaritiniai kroviniai. Koridoriai

gali palengvinti krovinių pervežimą, prisdėti prie Baltijos regiono plėtrros. Tinkamai sutvarkius pervežimų sistemą, atsiveria platesnės galimybės glaudžiau bendradarbiauti ir su Rytų valstybėmis, kuriose įgyvendinama daug grandioziniai projekti. Transporto koridorų numatymas leidžia tikslingiai ir efektyviau planuoti kelių infrastruktūrą. Aiškiai nubrėžus galimas stambiagabaričių krovinių judėjimo kryptis, kelius galima efektyviau pritaikyti tokio krovinių gabenumui“, - įsitikinusi KMTTP direktorė Roma Stubrienė.

Negabaritinių krovinių vežėjai neslepia, kad informacija apie tokio krovinių procedūras skirtingose šalyse yra sunkiai prieinama. Pasak krovinių gabenimo bendrovės „Klaipėdos transekspedicija“ vadovo Gintauto Šiaškaus, negabaritinių bei sunkiasvorų krovinių gabenimas yra labai mažai reglamentuotas, atitinkamos institucijos skirtingai interpretuoja teisės aktus ir reikalavimus, todėl vežėjų pečius užgula daugybė su planavimu susijusių rūpesčių.

Idant vežėjams kiltų kuo mažiau problemų dėl planavimo, projekto „Oversize Baltic“ metu buvo sukurta virtuali informacinė negabaritinių transporto sistema OTIN. Ši sistema leidžia gauti vežėjams reikiama apibendrintą informaciją apie gabenumus Pietų Baltijos re-

gione – joje pateikiami susisteminti maršrutų žemėlapiai, skirtingų šalių įstatymai bei leidimų išdavimo procedūros. Taip krovinių vežėjai gali greičiau paspartinti procesus, nes informacijos ieškojimas iki šiol atimavo daug brangaus laiko.

Kaip veikia OTIN sistema?

Negabaritinių krovinių vežėjai, prisiregistravę sistemoje, gauna visą reikiama informaciją apie konkretinėje šalyje galiojančius įstatymus, reglamentuojančius negabaritinių krovinių gabenimą, sužino galimus maršrutus. Vienoje vietoje yra patiekiamos skirtinės Pietų Baltijos regiono šalių strategijos, maršrutų žemėlapiai, smulkiai aprašomas reikiamais procedūros. Šis negabaritinių transporto pervežimo vadovas leidžia dirbti operatyviai ir efektyviau.

Projekto metu skirtinės šalių vežėjams buvo rengiami bendromos kymai – juose dalyvavo daugiau kaip 60 verslo įmonių. Vežėjai kartu analizavo esamas problemas, siūlė jų sprendimo būdus.

Pastebima, kad negabaritinių krovinių Pietų Baltijos regione daugeja. Svarbiausia to priežastis – sparčiai plėtojami ar dar tik ketinami įgyvendinti svarbūs energetiniai projektais. Regione netylant diskusijoms apie būtinybę statyti naujas atomines elektrines, logistikos specialistai jau dabar planuoja, kaip sklandžiai būtų galima atgabenti būsimoms statybos reikiamus krovinius.

Lietuvoje planuojamos statyti Visagino atominės elektrinės projekto vystytojai sako, kad statant naujają atominę elektrinę, neskaitant standartinių nuolatos vežamų statybos krovinių, bus gabenami ir sunkiasvoriai apie 1000 tonų ir itin didelių gabaritų (daugiau kaip 20 m ilgio, 4-9 m aukščio ir pločio) kroviniai. Tokie kroviniai nėra nė karto vežti Lietuvoje (rekordinio dydžio krovinių, iki šiol Lietuvoje gabentas automobilių keliais, yra vos per 500 t).

UAB Visagino atominės elektrinės logistikos vadovai tikina, kad tai labai sudėtingas ir kruopštaus planavimo reikalaujantis procesas. Šiuo metu rengiamas specialus susisie-

kimo planas, kuris garantuoja kelių infrastruktūros plėtrą, pritaikytą negabaritinių krovinių transportavimui. Vėliau bus pereita prie kito etapo – maršruto parengimo.

Sukūrus negabaritinių krovinių koridorius, sutvarkius infrastruktūrą ir panaikinus visas biurokratinės kliūties, tikėtina, kad Pietų Baltijos regione galėtų kurtis bendrovės, gaminančios nestandartinio dydžio įrenginius. Neabejojama, kad taip regionas būtų ekonomiškai patrauklesnis galimiems investuotojams.

„Oversize Baltic“ projekto vystytojai, susistemint medžiagą apie negabaritinių transporto gabėjimą koridorius, planuoja inicijuoti bandomajį – pilotinį projekta, kuriuo siekiama integruoti Skandinavijos ir Baltijos rinkas. Šiuo metu Skandinavijoje (pvz., Švedijoje) krovinių automobilių sąstatai ilgis gali siekti net 25,25 metro – tokio ilgio krovinius kitose šalyse iki šiol nebuvu leidžiamą gabenti. Todėl specialistai planuoja išbandyti, kaip tokie kroviniai specialiai koridoriais iki logistikos centrų galėtų judėti mūsų regione.

Projektui vadovavo Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas, Lietuvai atstovavo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, NPPE Klaipėdos jūrinė tyrimų centras, Lenkijai – Ščecino jūreivystės universitetas, Vokietijai – Federalinė SVV asociacija ir Vismaro technologijų verslo ir dizaino universitetas. Švedijos patirtimi dalijosi Blekingės technologijų institutas, Karlshamno uostas, Švedijos kelių administracija. Projekte taip pat dalyvavo 16 asocijuotų partnerių.

„Nors šis dvejus metus trukęs projektas baigësi, tačiau darbai tėsis ir toliau. Kartu su partneriais mes kūrēme negabaritinių krovinių gabėjimo strategijas, analizavome skirtinės šalių patirtis ir ieškojome būdų, kaip tokiai krovinių gabenimą palengvinti. Dabar laukia didžiausia užduotis – visiems stengtis šią strategiją įgyvendinti ir pasirūpinti, kad planai būtų ne tik išdėstyti popieriuje, bet padėtų spręsti konkretias problemas“, - apibendrindama projektą, teigia R.Stubrienė.





«Балтийское море – ворота в Евразию» (Клайпеда)

Юлия Маномайте
Вида Бортелене

Синергия бизнеса, науки и искусства – такой нестандартной идеей международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA заинтересовал партнеров и получил поддержку от государственных инстанций Литвы и Казахстана.
На состоявшейся в июне конференции «Балтийское море – ворота в Евразию» советник главы Правительства Литовской Республики Альгирдас Шакалис зачитал официальное приветствие премьер-министра ЛР Андрюса Кубилиуса участникам международного мероприятия и благодарность организаторам.



Г. Койшыбаев, В. Грубляускас, А. Шилейка.

Цель – укреплять экономические, культурные, социальные связи между Европой и Азией

Ставшее уже традиционным международное мероприятие, на котором проводится вручение награждений журнала JÜRA MOPE SEA «Роза ветров», созывающее политиков, профессионалов в области морского бизнеса, транспорта и логистики Европы и Азии, а также представителей науки в этой сфере, в этом году вовлекло в предпринимательскую среду и деятелей искусства. Идею проведения конференции, на которой актуальные проблемы транспорта будут анализировать политики, предприниматели и ученые, где будут вручаться международные призы за самые эффективные, инновационные предпринимательские и научные проекты, а художественные интерпретации подарят вдохновение и пробудят творческие силы бизнеса и науки, поддержали Министерство иностранных дел Литовской Республики, возглавляющей в этом году Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство культуры, посольство Казахстана в Литве, почетное консульство Казахстана, предпринимательские, научные и художественные структуры Литвы.

Для претворения в жизнь нестандартного замысла сплотились двенадцать субъектов с разным опытом и знаниями: министерства иностранных дел, транспорта и коммуникаций Литовской Республики, посольство Казахстана в Литве, почетное консульство Казахстана в Клайпеде, международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA, Клайпедский университет, Клайпедский научно-технологический парк, логистические компании «TL Nika Group» и «VPA Logistics», ассоциация «Балтийская долина», международный фонд «VIV Равные возможности для всех» и Клайпедский центр культурных коммуникаций. Необходимость мероприятия поняла и его меценатом согласилась стать Клайпедская морская стивидорная компания (KLASCO).

Организаторы поставили амбициозную задачу – оживлять и поощрять экономическое, научное и социально-культурное сотрудничество между Европой и Азией, сблизить живущие в евразийском регионе народы и нации.

Прошедшая в июне международная конференция «Балтийское море – ворота в Евразию», международная выставка художников Литвы и Казахстана, дни казахстанского кино и международные награждения журнала JÜRA MOPE SEA «Роза ветров» вызвали интерес и получили положительные оценки участников мероприятия.



Общее таможенное пространство активизирует транзит

Основная тема дискуссий – «Западная Европа – Юго-Восточная Азия: Шелковый путь или морской путь?» – перетекла в два направления: облегчающие передвижение грузов политические меры и бизнес-практика. Первая раскрыта в светлых тонах, вторая – картинами, «украшенными» пограничными реалиями.

Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан в Литовской Республике Галымжан Койшыбаев надеется, что общее таможенное пространство облегчит условия передвижения товаров и транспортный коридор Западный Китай – Западная Европа станет привлекательнее. А предпосылок к международному и национальному сотрудничеству в ближайшие годы, когда страны создадут транспортную инфраструктуру, будет очень много.

«Экономика является основой сотрудничества. С Литвой нас сближают достаточно тесные связи. Литва является ближайшим партнером не только среди Балтийских государств, но и во всем Европейском союзе. Это – транзит транспорта и экспорт сырья через Клайпедский порт, создание совместных производственных предприятий в Казахстане, энергетика. Ежегодно собирается и продвигает вопросы вперед комиссия по экономическому



Президиум конференции.

сотрудничеству наших государств», – отвечая на вопросы журналистов, сказал посол на пресс-конференции.

Казахстан быстрыми темпами улучшает транспортную инфраструктуру

Представитель министерства транспорта и коммуникаций Казахстана Алия Мурзалинова, представляя вехи транспортной политики Казахстана, в своем докладе отметила, что в ближайшее пятилетие в развитие сухопутных магистралей, авиалиний и порта Актау, а также меры транспортной безопасности запланировано инвестировать 18 млрд долларов США.

Трасса создаваемого Шелкового пути от Китая в Европу составляет 8445 километров, из них 2787 километров проходит через Казахстан. В прошлом году в стране проложено 400 километров дорог, в этом году – 1000 километров. В настоящее время, по словам А.Мурзалиновой, ведется прокладка железнодорожной линии в Туркменистан, идет строительство второго поста пересечения китайской границы. Работы по прокладке магистралей в стране позволяют учреждать новые предприятия и рабочие места, укрепляют сектор услуг.

Руководитель международного фонда «VIV Равные возможности для всех» Валерий Гульбас представил идею сухопутного порта,

основанную на примерах американских центров логистики. Имидж сухопутного порта опирается на мотив перекрестка – поставлена цель, чтобы грузы из Казахстана расходились во всех направлениях. Для этого уже созданы международные и национальные предпосылки. Ожидается, что поток китайской торговли, который к 2015 году вырастет до 35 млн условных контейнеров, значительную часть грузов с западных окраин направит через Казахстан.

Пропускная способность границ – основное условие передвижения товаров

Эксперт казахстанской экономической палаты «Atameken» Хаким Сабиров, представляющий предпринимательские предприятия, задал много вопросов литовским транспортникам относительно практических возможностей Клайпедского порта и в качестве основного условия международного движения товаров анализировал пропускную способность границ. Он отметил, что в настоящее время Казахстан использует лишь 15 % транзитного потенциала.

Однако сухопутный транспорт становится мобильнее, а доставка товаров из Юго-Восточной Азии через Казахстан в Европу сокращается от 35 суток при морских перевозках до 10 суток при сухопутных. Поэтому в 2015 году,

когда будут проложены дороги и построены пограничные посты, транзитные железнодорожные перевозки должны возрасти в 2 раза, а автотранспортные – до 3 раз.

В последнее время ведется создание совместной казахстано-китайской информационной системы, в которую хотят включить и Россию, так как сегодня слабое звено транзита – разные документы и образующиеся из-за них очереди на границе. Оформление железнодорожных поездов занимает от 3 часов до 2 суток, между тем рекомендация ООН – 1 час.

«По данным наших перевозчиков, до 40 % времени транспортировки занимают простоя на границе. Доставка груза из Китая в Казахстан, 3,5 тыс. километров, занимает 7 суток, из Алматы в Клайпеду – 5 тыс. км, 3,5 суток. Мы еще только создаем процедуры пересечения границ, ездим по миру и учимся. Однако Казахстан является единственным среднеазиатским государством, подключившимся к Европейскому договору о международных комбинированных железнодорожных линиях, и стремится сократить простоя на границах до 30 минут», – сказал Х.Сабиров.

По его словам, он хочет собственными глазами увидеть, что на железнодорожной станции Кена между Литвой и Белоруссией таможенные процедуры столько и делятся, как в своем докладе указал представитель Литовской таможни Шарунас Авиженис.



Г. Койшыбаев, Ю. Жекас.

О проблемах – откровенно

Большой интерес и поддержку вызвал доклад Витяутаса Варасимовичуса. Предприниматель, работающий на транспортном рынке Казахстана уже 12 лет, основатель логистической компании «TL Nika Group», говоря о препятствиях транзита по территориям Казахстана, России, Белоруссии и Литвы, был откровенен и не жалел критических слов.

«Мы можем хвастать своим замечательным портом, но если не сообщаем информацию о нем, тогда мы имеем продукт, который прячем под прилавком. Когда приезжаешь куда-нибудь к клиентам и говоришь о Литве, никто не знает, где находится Клайпеда, путая ее с Ригой. Если не будем проявлять усилий, ничего и не получим. Наша компания еженедельно отправляет по 25 автомашин, и каждый раз попадаем в приключения, которые создаются искусственно и которые невозможно предусмотреть. На литовской границе – очереди, задерживается снабжение, увеличиваются затраты, дорожает продукция. Разве мы сами себе враги?», – риторически спрашивал руководитель компании «TL Nika Group».

По его мнению, мы сами создаем условия для проигрыша конкурентам – с ростом товарооборота останавливаем его. На таможне происходят «разные чудеса», хотя все вроде бы делается в соответствии с законами. Однажды

таможенная служба на полсуток потеряла документы на груз. Пришлось обращаться за помощью, но ни полиция, ни пресса инцидентом не заинтересовались. Досадно и то, что Эстония подписала договор с Казахстаном относительно транзита, а Литва еще нет.

Мощная сила – сотрудничество

Международная ассоциация «Транспортный коридор Восток–Запад» (EWTC), объединяющая 16 государств и 2000 компаний, завершает согласование схемы передвижения грузов и получила от стран разрешения на перевозку транзитных грузов в Китай. Уже в октябре ожидается пуск членочного поезда Клайпеда–Минск–Москва–Караганда–Урумчи. Однако при этом признается, что на нормальное продвижение грузов можно рассчитывать только тогда, когда в эту ассоциацию вступят Россия и Казахстан.

К недостаткам двустороннего литовско-казахстанского сотрудничества может быть отнесено и сложное авиационное сообщение. При перелете из Казахстана в Вильнюс на дорогу приходится тратить около 20 часов из-за пересадки в Киеве или Риге. На разных уровнях в обеих странах не раз обсуждался вопрос прямых авиарейсов между Литвой и Казахстаном, однако дело так и не сдвинулось с места.

Хотя условия для сотрудничества стран в этой сфере, кажется, самые идеальные.

Острую даже для Казахстана проблему «черных списков» авиакомпаний можно было бы решать общими усилиями: за счет консультаций литовских экспертов в области авиации, повышения квалификации казахстанских авиаторов в литовском тренажерном центре или учреждения совместной авиакомпании.

Пора подниматься вверх

Обобщая результаты конференции и давая интервью Литовскому радио, заместитель директора департамента МИД Казахстана по работе с ОБСЕ Аскар Куттықадам подчеркнул, что участники конференции откровенно дискутировали по поводу транзитного транспорта между Литвой и Казахстаном. Это позволило лучше понять политику Литвы в этом вопросе.

«Мы поняли, что решение транзитных проблем поможет разрешить и другие вопросы сотрудничества между странами. Это окажет влияние на культурное и экономическое сотрудничество между нашими дружественно настроенными странами», – сказал А.Куттықадам.

Сотрудник казахстанского МИДа выразил удовлетворение предоставленной участникам конференции возможностью осмотреть Клай-



Ш. Авиженис.



М. Виткаускас, В. Грейчюнас, Р. Козыровичюс.



Т. Гульбас, В. Пятраускас, В. Гульбас.



А. Куттыкадам.



педский порт со стороны акватории, увидеть перспективы его роста.

«На конференции была представлена статистика, свидетельствующая об уменьшении потока казахстанских грузов в Клайпедском порту. Мы считаем, что уже достигли дна и теперь пора подниматься вверх. Надеюсь, что 200 тысяч тонн – это самый низкий показатель в истории наших транспортных отношений. После экономического кризиса появились реальные возможности вновь активизировать транспортные потоки. Я вижу и другие возможности сотрудничества. Страны могут помочь друг другу, защищая общие интересы в международных структурах: Литва – представляя интересы Казахстана в Европейском союзе, Казахстан – лоббируя интересы Литвы в Содружестве Независимых Государств (СНГ) и Таможенном союзе. Уроки мирового кризиса вынудили нас сделать определенные выводы. В транзитно-транспортной деятельности обе страны готовы искать новые решения, и мы можем добиться больших достижений», – убежден представитель Казахстана.

Аскар Куттыкадам отметил, что ежегодная конференция по транспорту и логистике, проводимая поочередно в Казахстане и Литве, уже становится традиционной и в будущем году профессионалы в этой сфере встретятся в Казахстане.

Ценности Литвы – наука, традиции, инновации

После объявления идеи о синергии бизнеса, науки и искусства, не скроем, у многих появились некоторые сомнения. Не из-за науки. Содружество бизнеса и науки мы понимаем как само собой разумеющееся и проверенное.

«Форум Балтийских морских инноваций», организованный в 2009 году в Клайпеде, конференция «Роль логистики на путях Азия - Европа», состоявшаяся в 2010 году в Алматы, и награждение журнала за достижения в этих сферах превосходно показали, на какие ошеломляющие результаты можно рассчитывать при сотрудничестве бизнеса и науки. Однако как в это взаимодействие может вписаться искусство?

«Искусство здесь можно рассматривать как составную часть синергии, общую в смысле связей между Литвой, Балтийским регионом и Казахстаном», – считает ректор Клайпедского университета Владас Жулкус.

«Благодаря различным взглядам на одну и ту же проблему можно найти ее оптимальное решение», – убежден генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа.

Открывая художественную литовско-казахстанскую выставку, посол Казахстана в Литве Галымжан Кошыбаев сказал: «Я убежден, что для достижения конструктивного бизнес-диалога надо знать культуру и менталитет того

региона, где предстоит работать».

Представленные в ходе мероприятия казахстанские кинофильмы и фотографии немного приподняли занавес в этот малознакомый многим мир. Литовские художники демонстрировали традиционные и инновационные решения. Внимание участников конференции захватил проект юных художников «Национальная песнь» (руководитель проекта Юлюс Жекас). По утверждению авторов проекта, чрезвычайно заинтересовавшего посла Казахстана, актуализация национальных ценностей является основным залогом нашей идентичности, а язык синтеза – голосом сегодняшнего дня.

Соединение искусства, науки и технологий представляет один из фундаментальных символов нации – гимн. Инсталляция «Национальная песнь» состоит из вытканной жаккардовым узором спектограммы гимна (более 100 лет тому назад провозглашенного Винцасом Кудиркой), то есть визуализации звуковых волн, которую лазерная иллюминация и динамическая инсталляция «разрезает» в текущий момент. Иначе говоря, зритель может слышать и видеть качественные изменения звука здесь и сейчас. По словам министра культуры Литвы д-ра Арунаса Гялунаса, в этом произведении актуализируются сферы, в которых Литва сильна – это духовные ценности, выраженные в Государственном гимне, и лазерные технологии, которые прославляют страну в мире. ■



Роза ветров 2011



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)

Господин ГАЛЫМЖАН КОЙШЫБАЕВ – Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан в Литве

Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан Галымжан Койшыбаев приступил к работе в Литовской Республике 19 декабря 2008 г. За прошедшие два с половиной года он проделал огромную работу по активизации и укреплению двусторонних отношений между нашими странами по всему спектру сотрудничества.

Его вниманием и энергией были охвачены и политический диалог Казахстана с Литвой, который приобрел новое высокое качество в рамках взаимодействия наших государств в ОБСЕ, и экономические отношения, и связи в области образования, культуры, здравоохранения. Благодаря его усилиям в Клайпеде открылось Почетное консульство Казахстана.

Посла Галымжана Койшыбаяха характеризуют глубокий профессионализм, открытость новым идеям и проектам, глубокое знание искреннее уважение к культуре и истории литовского народа.



Мэр г. Клайпеда В. Грубляускас.

Господин ВИТАУТАС НАУДУЖАС – посол по вопросам энергетической и транспортной политики Министерства иностранных дел ЛР, председательствующий в ОБСЕ в 2011 г.

Казахстан, председательствовавший в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе в 2010 году, своим специальным представителем в ОБСЕ по вопросам транспорта и транзита назначил посла Литовской Республики по чрезвычайным поручениям, карьерного дипломата, доктора социальных наук Витаутаса Наудужаса.

«Казахстан очень высоко поднял планку требований, ответственности, качества деятельности. Удержать ее на таком уровне будет нелегко не только Литве, председательствующей в ОБСЕ после Казахстана, но и другим странам, которые возглавят эту организацию после Литвы», - сказал Витаутас Наудужас.

В этом году, когда Литва председательствует в ОБСЕ, В.Наудужас является одним из активнейших членов рабочей группы по председательству в ОБСЕ. Сессии, модератором которых В.Наудужас является на различных форумах мира, и его доклады активно анализируют актуальные вопросы, сплачивают общественность ОБСЕ для принятия ответственных решений, которые определят судьбы многих народов и граждан.



Организаторы

ЛУРА·МОПЕ·СЕА
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
THE GLOBAL ADVANTAGE
Логистическая компания «VPA Logistics»

Baltijos slėnis
Asociacija „Baltijos slėnis“

KLAIPĖDOS MOKYLO IR TECHNOLOGIJŲ PARKAS
Клайпедский научно-технологический парк

KLAPĖDOS MOKYLO IR TECHNOLOGIJŲ PARKAS

Почетное консульство
Казахстана в
Клайпеде

КЛАЙПЕДСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Клайпедский
университет

**Равные возможности
для всех**
Фонд РВБ - Европа - Рига

TL NIKA
Литовско-
казахстанская
логистическая компания
«TL NIKA Group»

**КЛАЙПЕДСКИЙ ЦЕНТР
КУЛЬТУРНЫХ
КОММУНИКАЦИЙ**



ЛАУРЕАТЫ



За успешно осуществленный транспортно-логистический проект и достижения в организации эффективного финансирования программ по развитию международных транспортных, транзитных коридоров Евразии

АО «ЛЕТУВОС ГЯЛЯЖИНКЯЛЯЙ» (руководитель господин Стасис Дайлидка) – за совместный проект Литовских, Белорусских, Украинских железных дорог, портовых стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса «Смешанный поезд Викинг»

Перевозимые на поезде 40-футовые контейнеры, полуприцепы и автопоезда (контрейлеры), морским транспортом доставляемые из стран Скандинавии и Западной Европы в Клайпедский порт и далее перевозимые в Украину, Белоруссию, на Ближний Восток, Кавказ через порты Ильичевск и Одессу и обратно.

Тарифы перевозки контейнеров и автопоездов на поезде «Викинг» меньше, чем при перевозке автотранспортом.

Проект, успешно действующий в течение восьми лет, имеет отличные перспективы по привлечению большего количества грузов, перевозимых между Европой и Азией. В настоящее время маршрут поезда «Викинг» проходит по территориям Литвы, Белоруссии и Украины, однако уже в ближайшее время к этому проекту намерены присоединиться Азербайджан, Грузия, Молдова и Сирия, ведется диалог с Турцией. Вагоны с контейнерами на Грузию, Армению можно будет перевозить через переправы Ильичевск (Украина) – Поти (Грузия), Ильичевск – Батуми (Грузия), в Турцию – через переправу Ильичевск – Дериндже (Турция).



Патроны мероприятия



Министерство иностранных дел ЛР



Посольство Казахстана в Литве



Министерство транспорта и коммуникаций ЛР

Меценат



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Спонсоры

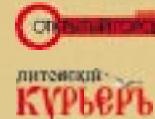


Дирекция Клайпедского государственного морского порта

Друзья
меро-приятия



Медиапартнеры



www.klt.lt



„Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ (Klaipėda)

*Julija Manomaitė
Vida Bortelienė*



Verslo, mokslo ir meno sinergija – tokia nestandardine idėja tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA sudomino partnerius ir sulaukė palaikymo iš Lietuvos ir Kazachstano valdžios institucijų. Birželio mėnesį vykusioje konferencijoje „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ Lietuvos Respublikos premjero patarėjas Algirdas Šakalys perskaitė oficialų LR Ministro Pirmininko Andriaus Kubiliaus sveikinimą tarptautinio renginio dalyviams ir padėką organizatoriams.



V. Naudužas, G. Koišybahevės.

Siekis – stiprinti ekonominius, kultūrinius, socialinius ryšius tarp Europos ir Azijos

Jau tradiciniu tapęs tarptautinis renginys, kuriamo įteikiami žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“, sukviečiantis Europos ir Azijos politikus, jūros verslo, transporto ir logistikos profesionalus bei šios srities mokslo atstovus, šiemet į verslo aplinką įsuko ir menininkus.

Idėjai 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, pritarė 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 nestandartinę sumanymą susibūrė dyliką skirtingą patirtį ir žinias turinčių subjektų: Lietuvos užsienio reikalų ir susisiekimo ministerijos, Kazachstano ambasada Lietuvoje, Kazachstano garbės konsulatas Klaipėdoje, tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, Klaipėdos universitetas, Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas, logistikos kompanijos „TL Nika Group“ ir „VPA Logistics“, asociacija „Baltijos slėnis“, tarptautinis fondas „VIV Lygios galimybės visiems“ ir Klaipėdos kultūrų komunikacijų centras. Renginio būtinumą suprato ir jo mecenatu sutiko būti Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO).

Organizatoriai iškélé ambicingą užduotį – gavinti ir skatinti ekonominį mokslinį ir socialinį kultūrinį bendradarbiavimą tarp Europos ir Azijos, suartinti Eurazijos regione gyvenančias tautas.

Birželio mėnesį įvykusi 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“ sulaukė susidomėjimo ir buvo teigiamai įvertinti renginio dalyvių.

Bendra muitų erdvė suaktyvins tranzitą

Pagrindinė diskusijų tema – „Vakarų Europa-Pietryčių Azija: Šilko kelias ar jūros kelias?“ – išsisirutuliojo į dvi kryptis: krovinių judėjimą lengvinančias politines priemones ir verslo praktiką. Pirmoji atskleista šviesiomis spalvomis, antroji – pasienio realijomis „papuoštais“ vaizdais.

Kazachstano Respublikos nepaprastasis ir įgaliojantis ambasadorius Lietuvos Respublikoje Galymžanas Koišybahevės tikisi, kad bendra muitų erdvė palengvins prekių judėjimo sąlygas, ir transporto koridorius Vakarų Kinija-Vakarų Europa taps pritrauklesnis. O tarptautinio ir nacionalinio bendradarbiavimo prielaidų artimiausiais metais, kai šalis sukuria transporto infrastruktūrą, būsių labai daug. „Ekonomika yra bendradarbiavimo pagrindas. Su Lietuva mus sieja gana glaudūs ryšiai. Lietuva yra



V. Grubliauskas, Z. Tallat-Kelpšaitė, B. Petruskas.

artimiausia partnerė ne tik tarp Baltijos valstybių, bet ir visoje Europos Sąjungoje. Kazachstano potencialas didelis. Tai – transporto tranzitas ir žaliavų eksportas per Klaipėdos uostą, bendrų gamybos įmonių kūrimas Kazachstane, energetika. Kasmet renkasi ir reikalus į priekį stumia mūsų valstybių ekonominių bendradarbiavimo komisija“, - spaudos konferencijos metu, atsakydamas į žurnalistų klausimus, kalbėjo ambasadorius.

Kazachstanas sparčiai gerina transporto infrastruktūrą

Kazachstano transporto ir komunikacijų ministerijos atstovė Alija Murzalinova, savo pranešime pristatydama Kazachstano transporto politikos gaires, pabrėžė, kad artimiausią penkmetį į sausumos magistralių, aviacijos linijų ir Aktau uosto plėtrą bei transporto saugumo priemones numatyta investuoti 18 mlrd. JAV dolerių. Kuriamo Šilko kelio koridoriaus trasa nuo Kinijos į Europą apima 8445 kilometrus, iš jų 2787 kilometrai eina per Kazachstaną. Pernai šalyje nutiesta 400 kilometrų kelių, šiemet – 1000 kilometrų. Dabar, pasak A. Murzalinovos, tiesiama geležinkelio linija į Turkmenistaną, statomas antras Kinijos sienos kirtimo postas. Magistralių tiesimo darbai šalyje leidžia steigti naujas įmones ir darbo vietas, stiprina paslaugų sektorius. Tarptautinio fondo „VIV Lygios galimybės vienims“ vadovas Valerijus Gulbas pristatė Amerikos logistikos centrų pavyzdžiu pagrįstą sausumos uosto idėją. Sausumos uosto įvaizdis remiasi kryžkelės motyvu - siekiama, kad kroviniai iš Kazachstano sklistų visomis kryptimis. Tam jau sudarytos tarptautinės ir nacionalinės prielaidos. Tikimasi, kad 2015 metais iki 35 mln. salyginiai konteinerių padidėsiantis Kinijos prekybos srautas reikšmingą krovinių dalį iš vakarinio pakraščio nukreips per Kazachstaną.

Sienų pralaida – svarbiausia prekių judėjimo sąlyga

Kazachstano ekonomikos rūmų „Atameken“ ekspertas Chakimas Sabirovas, atstovaujantis verslo įmonėms, uždavė daug klausimų Lietuvos transportininkams dėl praktinių Klaipėdos uosto galimybių ir kaip svarbiausią tarptautinio prekių judėjimo sąlygą analizavo sienų pralaidumą. Jis pažymėjo, kad šiuo metu Kazachstanas išnaudoja tik 15 proc. tranzito potencijalo. Tačiau sausumos transportas tampa mobilesnis, o prekių gabėjimas iš Pietryčių Azijos per Kazachstaną į Europą sutrumpėja nuo 35 parų plukdant jūra iki 10 parų vežant sausuma. Todėl 2015 metais, kai bus nutiesti keliai ir pastatyti pasienio postai, tran-



A. Kutykadamas, A. Murzalinova, A. Šakalys, V. Gulbas.

Galinga jėga – bendradarbiavimas

Tarptautinė asociacija „Rytų-Vakarų transporto koridorius“ (EWTC), vienijanti 16 valstybių ir 2000 kompanijų, baigia derinti krovinių judėjimo schemą ir yra gavusi šalių leidimus tranzitiniam kroviniams vežti į Kiniją. Jau spalį tikimasi paleisti šaudyklinį traukinį Klaipėda-Minskas-Maskva-Kaрагanda-Urumčis. Tačiau pripažįstama, kad sklandaus krovinių judėjimo galima tikėtis tik tuomet, kai į šią asociaciją išsitraukia Rusija ir Kazachstanas.

Prie dvišalio Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo nesklandumų gali būti priskirtas ir sudėtingas oro susisiekimas. Skrendant iš Kazachstano į Vilnių kelyje tenka užtruktai apie 20 valandų, nes reikia persėsti Kijeve arba Rygoje.

Ivairiais abiejų šalių lygiais ne kartą svarstyta tiesioginių skrydžių tarp Lietuvos ir Kazachstano klausimas, tačiau reikalas iš vienos nepajudėjo. Nors, atrodo, salygos šalių bendradarbiavimui šioje srityje kuo idealiausios. Netgi Kazachstanui opiai aviakompanijų „juodujų sąraš“ problemą galima būtų spręsti bendromis pastangomis: Lietuvos aviacijos ekspertų konsultacijomis, Kazachstano aviatorių kvalifikacijos kėlimu Lietuvos treniruoklių centre ar bendros aviacijos kompanijos įsteigimu.

Laikas kilti aukštyn

Apibendrindamas konferencijos rezultatus ir duodamas interviu Lietuvos radijui Kazachstano užsienio reikalų ministerijos Europos bendradarbiavimo departamento direktoriaus pavaduotojas Askaras Kutykadamas pabrėžė, kad konferencijos dalyviai atvirai diskutavo tranzitinio transporto tarp Lietuvos ir Kazachstano klausimais. Tai leido geriau suprasti Lietuvos politiką šiuo klausimu.

„Mes supratome, kad tranzito klausimų sprendimas padės išspręsti ir kitus bendradarbiavimo tarp šalių klausimus. Tai turės įtakos kultūriniam ir ekonominiam bendradarbiavimui tarp mūsų draugiškai nusiteikusių šalių“, – sakė A. Kutykadamas.

Užsienio reikalų ministerijos pareigūnas džiaugėsi galimybe konferencijos dalyviams apžiūrėti Klaipėdos uostą iš akvatorijos, pamatyti jo augimo perspektyvas.

„Konferencijoje buvo pateikta statistika, rodanti Kazachstano krovinių sumažėjimą Klaipėdos uoste. Mes manome, kad čia jau pasiekta dugnas ir dabar reikia kilti aukštyn. Aš tikiuosi, kad 200 tūkstančių tonų yra pats žemiausias rodiklis mūsų transporto santyklių istorijoje. Po ekonominės krizės atsirado realių galimybų vėl suaktyvinti transporto srautus. Matau ir kitokių bendradarbiavimo galimybių. Šalys gali padėti viena



Ch. Sabirovas, Š. Avižienis.



V. Varasimavicius.



kitai tarsi advokataudamos – gindamos bendrus interesus tarptautinėse struktūrose: Lietuva, atstovaudama Kazachstano interesams Europos Sajungoje, Kazachstanas – Lietuvos interesams Nepriklausomą Valstybių Sandraugoje (NVS) ir Muitų sąjungoje. Pasaulinės krizės pamokos privertė mums padaryti tam tikras išvadas. Tranzito ir transporto veikloje abi šalys pasiryžusios ieškoti naujų sprendimų, ir mes galime pasiekti didelį laimėjimą“, - įsitikinęs Kazachstano atstovas.

Askaras Kutykadamas pabrėžé, kad transporто ir logistikos konferencija, pamečiu rengiama Kazachstane ir Lietuvoje, jau tampa tradicinių ir ateinančiai metais šios srities profesionalai susitiks Kazachstane.

Lietuvos vertybės – mokslo, tradicijos, inovacijos

Paskelbus apie verslo, mokslo ir meno sinergijos projekta, neslėpsime, daugeliui kilo tam tikrų abejonių. Ne dėl mokslo.

Verslo ir mokslo sandauga tarytum savaime suprantama ir patikrinta. 2009 metais Klaipėdoje surengtas Baltijos jūros inovacijų forumas, 2010 metais Almatoje - konferencija „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ bei žurnalo apdovanojimai už šiose srityse pasiekutus laimėjimus pukiai parodé, kokių stulbinančių rezultatų galima tiketis bendradarbiaujant versliui ir mokslui.

Tačiau kaip į šią sąveiką gali įsiterpti menas?

„Menas čia gali būti matomas kaip sinergijos sudedamoji dalis bendraja ryšiu tarp Lietuvos, Baltijos regiono ir Kazachstano prasmė“, - sako Klaipėdos universiteto rektorius Vladas Žulkus.

„Skirtingų požiurių į tą pačią problemą dėka galima rasti optimalų jos sprendimą“, - įsitikinęs KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža.

Atidarydamas Lietuvos ir Kazachstano meno parodą, Kazachstano ambasadorius Lietuvoje Galymžanas Koišybajevas sakė: „Esu įsitikinęs, kad konstruktiviam verslo dialogui pasiekti reikia pažinti kultūrą ir mentalitetą to regiono, kur ruošiamasi dirbtī“.

Renginio metu pristatyti Kazachstano kino filmai ir fotografijos siiek tiek praskleidė šyda į ši daugeliui mažai pažįstamą pasaulį.

Lietuvos menininkai demonstravo tradicinius ir inovatyvius sprendimus.

Konferencijos dalyvių dėmesį laimėjo jaunųjų menininkų projektas „Tautiška giesmė“ (projekto vadovas Julius Žėkas).

Projekto, itin sudominusio Kazachstano ambasadorių, kūrėjai sako, kad nacionalinių vertybų aktualizavimas yra pagrindinis mūsų tapatybės laidas, o sintezės kalba – šiandienos balsas. Meno, mokslo ir technologijų junginys pristato vieną pamatinį tautos simbolij – himną. Instaliacija „Tautiška giesmė“ susidea iš daugiau kaip prieš 100 metų Vinco Kudirkos paskelbtø himno žakardiniu audimu išreikštø garso spektrograminės analizės juostos, kuri lazerių iluminacija ir dinamine instaliacija „pjauja“ vaizdą esamuoju momentu. Kitaip tariant, žiūrovai gali girdeti ir stebėti kokybinius garso pokyčius čia ir dabar. Anot Lietuvos kultūros ministro dr. Arūno Gelūno, „šiame kūrinyje aktualizuojamas sritys, kuriose Lietuva yra stipri, – tai dvaisinės vertybės, išreikštø Valstybės himne, ir lazerių technologijos, kurios garsina šalį pasaulyje“.

**Greitoji keleivių patikra, neribotas patekimas į Verslo klubą,
kitos partnerių nuolaidos.**

**Fast track, unlimited access to Business Lounge,
discounts at program partners.**



Leškokite Vilniaus oro uosto Verslo klube ir partnerių prekybos vietose
Available at Vilnius airport Business Lounge and program partners

Daugiau informacijos: / Detailed info:
www.vno.lt ; dayoffice@vno.lt



Vėjų rožė 2011



Už indėlį į politinio ir ekonominio bendaradarbiavimo stiprinimą tarp Europos Sąjungos ir Azijos

ponas GALYMŽANAS KOIŠYBAJEVAS –
Kazachstano Respublikos nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvoje.

Nepaprastasis ir įgaliotasis Kazachstano Respublikos ambasadorius Lietuvoje Galymžanas Koišybajevas Lietuvoje pradėjo dirbti 2008 metų gruodžio 19 d. per praėjusius pustrečių metų jis atliko didžiulį darbą, kad būtų aktyvinamas ir stiprinamas įvairiapusiš abiejų šalių bendradarbiavimas. Jo dėmesys ir energija suvaidino svarbų vaidmenį Kazachstano ir Lietuvos politiniame dialoge, kuris įgavo naują kokybę valstybių bendradarbiavime Kazachstanui ir Lietuvai pirmininkaujant Europos Saugumo ir Bendradarbiavimo Organizacijai (ESBO).

Ambasadorius G. Koišybajevo dėka atidarytas Kazachstano garbės konsulatas Klaipėdoje.

Ambasadorių Galymžaną Koišybajevą charakterizuojia profesionalumas, atvirumas naujoms idėjoms ir projektams, gilios žinios ir nuoširdi pagarba Lietuvos istorijai bei kultūrai.



Už indėlį į Europos Saugumo ir Bendradarbiavimo Organizacijos (ESBO) veiklos stiprinimą ir populiarinimą

ponas VYTAUTAS NAUDUŽAS –
LR užsienio reikalų ministerijos, pirmininkaujančios ESBO 2011, ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimais.

2010 metais Europos Saugumo ir Bendradarbiavimo Organizacijai pirmininkavęs Kazachstanas savo specialiuoju atstovu ESBO transporto ir transzito klausimais paskyrė Lietuvos Respublikos ambasadorių ypatingiems pavedimams, karjeros diplomatų socialinių mokslų daktarą Vytautą Naudužą.

„Kazachstanas labai aukštai pakelė reikalavimų, atsakomybės, veiklos kokybės kartelę. Išlaikyti ją tokiam lygyje bus nelengva ne tik po Kazachstano pirmininkaujančiai Lietuvai, bet ir po Lietuvos šiai organizacijai vadovaujančioms šalims“, - sakė Vytautas Naudužas. Šiemet Lietuvai pirmininkaujant ESBO V. Naudužas yra vienas aktyviausių pirmininkavimo ESBO darbo grupės narių. Įvairiuose pasaulio forumuose V. Naudužo moderuojamos sesijos ir skaitomi pranešimai aktyviai analizuojant aktualius klausimus, telkia ESBO bendruomenę priimti atsakingus sprendimus, lemsiančius daugelio tautų ir piliečių likimą.



Organizatoriai

JŪRA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

VPA LOGISTICS
THE GLOBAL ADVANTAGE
Logistikos kompanija „VPA Logistics“

Baltijos slėnis
Asociacija „Baltijos slėnis“

KLAIPĖDOS MOKSLŲ IR
TECHNOLOGIJŲ PARKAS



Kazachstano Garbės
konsulatas
Klaipėdoje



Klaipėdos universitetas



Vienodos galimybės
višiems
Fondas VGV - Europa - Ryga

TL NIKA
TRANSPORT & LOGISTICS

Lietuvos ir
Kazachstano logistikos
kompanija
„TL NIKA Group“



Klaipėdos kultūry
komunikacijų
centras



LAUREATAI



Už sėkmingai įgyvendintą transporto ar logistikos projektą ir efektingiausią investicinę programą tarptautinių Eurazijos transporto koridorių plėtroe



Už mokslo laimėjimus tobulinant jūrų, transporto ir logistikos sektoriaus veiklą

AB LIETUVOS GELEŽINKELIAI – už bendrą Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos geležinkelių, uosto krovos kompanijų ir Klaipėdos, Iljičiovsko bei Odesos uostų projektą „Mišrusis traukinys „Vikingas“.

Traukiniu vežami 20 ir 40 pėdų konteineriai bei puspriebabės ir autotraukiniai (kontrelieriai), kurie iš Skandinavijos bei Vakarų Europos šalių atgabėnami jūrų transportu į Klaipėdos uostą ir vežami toliau į Ukrainą, Baltarusiją, Artimuosius Rytus, Kaukazą – per Iljičiovsko bei Odesos uostus ir atgal. Konteineriai bei autotraukiniai vežimo traukiniu „Vikingas“ tarifai mažesni nei vežant automobilių transportu.

Aštuonerius metus sėkmingai veikiantis projektas turi puikias perspektyvas pritraukti vis daugiau krovinių, gabenant tarp Europos ir Azijos.

Šiuo metu traukinio „Vikingas“ maršrutas kerta Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos teritorijas, tačiau jau artimiausiu metu prie šio projekto rengiasi prisijungti Azerbaidžanas, Gruzija, Moldova ir Sirija, vyksta dialogas su Turkija. Vagonai su konteineriais į Gruziją, Arméniją gali būti vežami per Iljičiovsko (Ukraina) - Počio (Gruzija), Iljičiovsko - Batumio (Gruzija) perkėlas, į Turkiją – per Iljičiovsko -Derinžės (Turkija) perkėlą.



Renginj globoja



LR užsienio reikalų ministerija



Kazachstano ambasada Lietuvoje



LR susisiekimo ministerija

Mecenatas



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Réméjai

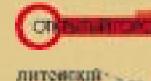


Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija

Renginio bičiuliai



Media partneriai



www.klt.lt

Balcar ekspresas

Klaipėdos universiteto profesorius **VYTAUTAS SMAILYS** – už Oro taršos iš laivų tyrimo laboratorijos sukūrimą, plėtrą, už sėkmingai įgyvendintus tarptautinius ir nacionalinius mokslo projektus, susijusius su jūros tyrimais.

Projektas „Bendradarbiavimas Baltijos jūroje, kurio tikslas – sumažinti taršą iš laivų ir uostų pasitelkiant žinias ir inovacijomis grindžiamą konkurencingumą“ (*BSR InnoShip*).

Projektą įgyvendina 19 partnerių iš Suomijos, Lietuvos, Estijos, Latvijos, Lenkijos, Vokietijos, Norvegijos, Danijos, Švedijos. Pagrindinis partneris – Baltijos institutas (Suomija).

OTL funkcijos: tiesioginiai NO_x, SO₂, CO, CO₂, O₂ emisiju matavimai laivuose; biokuro panaudojimo galimybų analizė.

http://www.baltic.org/projects/bsr_innoship

Projektas „Švari laivyba Baltijos jūroje“ (*CleanShip*).

Projektą įgyvendina 21 partneris iš Suomijos, Lietuvos, Estijos, Latvijos, Lenkijos, Vokietijos, Norvegijos, Danijos, Švedijos.

Pagrindinis partneris – Treleborgo uostas (Švedija).

OTL funkcijos: oro taršos emisijų iš laivų įvertinimas partnerių uostuose.

<http://www.clean-baltic-sea-shipping.eu/>

Projektas „Regiono tvarios energijos gamybos iš atliekų mobilizavimas“ (*REMOWE*).

Projektą įgyvendina 9 partneriai iš Estijos, Suomijos, Vokietijos, Lietuvos, Lenkijos ir Švedijos. Pagrindinis partneris – Melardaleno universitetas (Švedija). Dalyvaujantys KU padaliniai – GMMF, JI OTL, JTF.

OTL funkcijos: eksperimentiniai atliekų tyrimai.

<http://www.remowe.eu/>

Балтийский транспортный форум (Калининград)

8-9 сентября профессионалы в области транспорта собрались в Калининграде (Россия) на 3-й международный Балтийский транспортный форум.



Калининград стремится стать глубоководным портом

На форуме, в котором приняли участие представители России, Литвы, Латвии, Эстонии, Белоруссии, Казахстана, было зачитано более двадцати докладов по актуальным вопросам портов, железных дорог, речного транспорта, новых технологий, реализации новых проектов инфраструктуры, таможни и др. вопросам транспортного бизнеса.

Немало внимания было уделено Калининградскому порту, который, по словам докладчиков, в настоящее время использует лишь 35 % своих мощностей. В прошлом году в Калининградскому порту перевалено менее 14 млн тонн грузов.

Результаты грузооборота калининградцы постоянно сравнивают с соседним Клайпедским портом (Литва), который в прошлом году побил рекорд своего грузооборота, перевалив 30 млн тонн грузов.

По мнению министра по развитию инфраструктуры Калининградской области Александра Рольбинова, одна из проблем – недостаточные глубины в порту. Калининградский порт может принимать суда дедвейтом не более 10 тыс. тонн.

Министерство транспорта Российской Федерации намерено решить проблему посредством строительства глубоководного порта в

Калининградской области. Уже ведется разработка проекта такого порта, подготовка проектно-сметной документации.

Эти планы калининградцев – еще одно подтверждение, что Балтика стремится стать морем ХАБов и глубоководных портов. В этом контексте можно упомянуть амбиции Гданьского глубоководного контейнерного терминала (DCT) стать вторым Гамбургом, глубоководный контейнерный порт Ниннасхамн проектной мощностью 500 тыс. TEU, планы Литвы построить в 2020-2040 гг. глубоководный порт в Бутинге, построенные, строящиеся или планируемые глубоководные порты в Германии, Финляндии и других Балтийских странах.

Белоруссию, Литву, Россию и другие страны Европы может соединить общий внутренний водный путь

В Калининграде не осталась без внимания актуальная в последнее время в мире тема более эффективного использования внутренних водных путей.

Доклад генерального директора компании «Карго Сервис» Сергея Заворотынского «Проблемы и перспективы использования внутренних водных путей Калининградской области» вызвал дискуссию, выходящую за границы Калининградской области. «Почему Калининградский порт не может стать единственным в России, имеющим хорошее общение с Европой по внутренним водным путям?», – поощрял докладчик разговор о привлекательной перспективе маршрута грузоперевозок и туризма.

Президент Литовской ассоциации морских стивидорных компаний Алоизас Кузмаркис вспомнил дискуссии о развитии маршрута по внутреннему водному пути – по Нямунасу и Куршскому заливу, не раз проходившие между представителями соседствующих у этих рек государств.

Идея развития внутреннего водного пути между европейскими государствами получит поддержку и в администрации правительства Калининградской области.

«Литва как одно из государств Балтийского региона особо заинтересована в развитии услуг высокого качества, которые необходимы как на европейском, так и на мировом рынке. Связи с соседними и географически отдаленными государствами, интеграция в транспортно-логистическую цепь Европа – Азия, совершенствование транспортных услуг, обновление и модернизация транспортных технологий, привлечение инвестиций и создание общественных логистических центров, интермодальных терминалов открывают широкие перспективы международного транзитного сотрудничества, позволяющего уже сегодня более тесно сотрудничать, создавая логистическую цепь между Европой и Азией», – отметил в приветствии международному Балтийскому форуму позицию сотрудничества и министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Элигиюс Масюлис.

Историческое судно куренас – звезда всемирного парада судов

Ника Путейкене,
заведующая отделом Литовского морского музея по связям с общественностью

Традиционная парусная лодка Куршского залива «Süd1» стала флагманом и звездой прошедшего на форпосту России Калининграде (историческое название города – Кенигсберг, Караваучай) парада судов в рамках фестиваля традиционных судов «Водная ассамблея». За куренасом по Преголе прошли исторические суда из коллекции калининградского Музея Мирового океана – сшитый из моржовой шкуры чукотский каяк, берестяная лодка, финские и норвежские лодки.

«Нынешняя экспедиция куренаса является исторической, – говорит директор Литовского морского музея Ольга Жалене. – После получения разрешения за подписью премьер-министра Российской Федерации Владимира Путина удалось войти во внутренние воды России под литовским флагом».

Между Россией и Евросоюзом нет соглашения о судоходстве в части Куршского залива, принадлежащего России, требуется специальное разрешение российских инстанций.

Музеевед Р.Адомавичюс высказывает сожаление по поводу того, что пересечение российских внутренних вод настолько осложнено.

«По внутренним водам из Литвы можно дойти до Парижа и Средиземного моря, – говорит исследователь, посвящающий свой досуг хождению под парусами. – Если бы Россия была более открытой, мы могли бы развивать необыкновенно интересные и даже экзотические туристические маршруты. Ведь это же традиционные водные пути Великого княжества Литовского: по Неману и Куршскому заливу в Гданьск и Кенигсберг на барках везли древесину, зерно, лен».

Калининградский Музей Мирового океана в этом году открыл новый отдел, посвященный кораблестроению. Рядом с музеем оборудована площадка для строительства традиционных судов. Первым из судов, которое собираются построить российские музееведы, как раз и будет куренас.





Lietuvos kurėnas – pasaulinio istorinių laivų parodo žvaigždė



Nika Puteikienė

Lietuvos jūrų muziejaus ryšių su visuomene
skyriaus vedėja

**Tradicinė Kuršių marių burvaltė „Süd1“
taupo Rusijos forposte – Kaliningrade
(istorinis miesto pavadinimas
Karaliaučius) – vykusio laivų parodo
flagmanu ir žvaigžde. Paskui kurėnų
Prieglumi plaukė Kaliningrado
Pasaulinio vandenyno muziejaus
istoriniai laivai: iš vėplio odos
pasiūtas čiuččių kajakas, tošinė valtis,
suomiškos ir norvegiškos valtys.**

„Ši kurėno ekspedicija yra istorinė, – sako Lietuvos jūrų muziejaus direktoriė Olga Žalienė. – Pavysko, gavus raštiską Rusijos Federacijos premjero Vladimiro Putino leidimą, su Lietuvos velyiva iplaukti į Rusijos vidas vandenis.“

Tarp Rusijos ir Europos Sąjungos nėra sutarties dėl laivų plaukiojimo Kuršių mariose – Rusijos vidas vandenye, todėl, norint iplaukti į Rusijai priklausančią Kuršių marių dalį, reikia specialaus Rusijos institucijų leidimo.

Muziejininkas Romualdas Adomavičius apgalestauja, kad kirsti Rusijos vidas vandenis yra taip sudėtinga.

„Vidas vandenimis iš Lietuvos galima nuplaukti iki pat Paryžiaus ar Viduržemio jūros, – sako tyrinėtojas, laisvalaikį skiriantis buriaivismi. – Jeigu Rusija būtų atviresnė, galėtume plėtoti be galo įdomius ir egzotiškus kultūrinio turizmo maršrutus. Juk tai senieji Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės prekybos kelias: Nemunu, Kuršių mariomis ir Aistmarėmis vytinės plukdė medieną, javus, linus į Gdanską ir Karaliaučių.“

Kaliningrado Pasaulinio vandenyno muziejus šiemet atidarė naują skyrinę, skirtą laivų statybai. Šalia įrengta tradicinių laivų statybos aikštelė. Pirmasis iš laivų, kuriuos bandys atkurti rusų muziejininkai, yra kurėnas. ■

Baltijos transporto forumas (Kalininkradas)

Rugsėjo 8-9 dienomis transporto profesionalai Kaliningrade (Rusija) susirinko į 3-iųjų tarptautinį Baltijos verslo forumą.



Kaliningradas siektiapti giliavandeniu uostu

Forume, kuriame dalyvavo Rusijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos, Baltarusijos, Kazachstano atstovai, buvo perskaityta per dvidešimt pranešimų aktualiai uostų, geležinkelii, upių transporto, naujų technologijų, naujų infrastruktūros projektų realizavimo, muičinės, tarifų bei kitais transporto klausimais.

Nemažai dėmesio buvo skirta Kaliningrado uostui, kuris, pasak pranešėjų, pastaruoju metu išnaudoja tik 35 proc. savo pajėgumų. Pernai Kaliningrado uoste perkrauta mažiau nei 14 mln. tonų krovinių.

Krovos rezultatus kaliningradiečiai nuolat lygina su kaimyniniu Klaipėdos (Lietuva) uostu, kuris pernai pasiekė savo krovos rekordą, perkrovęs 30 mln. tonų krovinių.

Kaliningrado srities infrastruktūros vystymo ministro Aleksandro Rolbinovo manymu, viena iš problemų esanti gylio stoka uoste. Kaliningrado uostas gali priimti ne didesnius nei 10 tūkst. tonų talpos laivus.

Rusijos Federacijos transporto ministerija problemą ketina išspręsti Kaliningrado srityje pastatydama giliavandenį uostą. Jau kuriamas tokio uosto projektas, rengiama projektių-sąmatinė dokumentacija.

Šie kaliningradiečių planai – dar vienas patvirtinimas, kad Baltija siektiapti „habų“ ir giliavandeniu uostų jūra. Šiame kontekste galima paminėti Gdansko giliavandenio konteinerių terminalo (DCT) ambicijas tapti antruoju Hamburgu, Švedijos Nynashamno giliavandenį konteinerių uostą, kurio projektinis pajėgumas 500 tūkst. TEU, Lietuvos giliavandenio uosto statybos planus, Vokietijos, Suomijos bei kitus Baltijos šalių pastatyti, statomus ar planuojamus giliavandenių uostus.

Baltarusiją, Lietuvą, Rusiją ir kitas Europos šalis gali sujungti bendras vidas vandens kelias

Kaliningrade be dėmesio neliko pastaruoju metu pasaulyje aktuali efektyvesnio vidas vandens kelių panaudojimo tema.

Kompanijos „Kargo Servis“ generalinio direktoriaus Sergejaus Zavorotynskio pranešimas „Kaliningrado srities vidas vandens kelių panaudojimo problemas ir perspektyvos“ paskatino diskusiją, išeinančią iš Kaliningrado srities ribų. „Kodel Kaliningrado uostas negali tapti vieninteliu Rusijoje, turinčiu gerą susisiekimą su Europa vidas vandens keliu?“ – pokalbių apie patraukliai krovinių gabėjimo ir turizmo maršruto perspektyvą skatinė pranešėjas.

Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos prezidentas Aloyzas Kuzmarskis prisiminė ne kartą tarp kaimyninių valstybių, kurias jungia bendras vidas vandens kelias – Nemunas ir Kuršių marios, vykusius pokalbius dėl šio maršruto išvystymo. Jis paragino grįžti prie pastarojo klausimo, pasitelkus ir Europos Sąjungos struktūras.

Vidas vandens kelio į Europos valstybes išvystymo idėja palaikymo sulauktų ir Kaliningrado vyriausybės administracijoje.

„Lietuva, kaip viena iš Baltijos regiono valstybių, yra ypač suinteresuota vystyti aukštos kokybės paslaugas, kurios būtinės Europos ir pasaulinėse rinkose. Ryšiai su kaimyninėmis ir geografiškai nutolusiomis valstybėmis, integracija į transporto logistikos grandinę Europa-Azija, transporto paslaugų tobulinimas, technologijų atnaujinimas ir modernizavimas, investicijų pritraukimas ir tarptautinių logistikos centrų, intermodalinių terminalų kūrimas atveria plačias tarptautinio tranzito perspektyvas, leidžiančias glaudžiau bendradarbiauti kuriant logistikos grandinę tarp Europos ir Azijos“, – sveikinime tarptautiniams Baltijos forumui bendradarbiavimo poziciją akcentavo ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis. ■

Конференция Балтийских портов и Генеральная ассамблея ВРО (Росток)

Акцент на устойчивое развитие

Конференция Балтийских портов, которая проводилась совместно с Генеральной ассамблей ОБП (Организация Балтийских портов) сопутствовала празднованию 20-й годовщины Организации Балтийских портов. HanseMesse, Росток, место проведения конференции, собрал делегатов из всех крупных Балтийских портов и связанных с ними отраслей, Европейской комиссии, академии, международных организаций, а также консалтинговых компаний, которые среди прочего обсуждали экономическую ситуацию рынка Балтийского моря после рецессии.

Темой мероприятия стали проблемы, с которыми в настоящее время столкнулся рынок. Вопрос, которому было уделено больше всего времени, - влияние решения Международной морской организации (IMO) уменьшить с 2015 допустимое содержание серы в судовом топливе, а также возможные решения данной проблемы.

По новым положениям, только те суда, которые используют 0,1% серы в топливе, будут иметь возможность работать на Балтике. Среди возможных сценариев, а именно: использование разжиженного природного газа (LNG) в качестве судового топлива – было определено как, пожалуй, самый многообещающий ответ. Однако

вывод состоял в том, что нужно больше времени для развития технологии и инфраструктуры, прежде чем это топливо может быть использовано в BSR во всеобъемлющем объеме.

Владельцы судов и порты, признавая неоспоримую ценность новой политики Международной морской организации SOx – защищая окружающей среды, согласились, что этот сектор не будет готов к такой перемене через четыре года, и выразили беспокойство по поводу увеличения расходов, а также присущего сдвига назад. Участники, ведя оживленную дискуссию, предположили, что переосмысление данных положений и их отсрочки до момента готовности всего сектора является необходимым.

Второй день конференции был посвящен направлениям и реформам в Европейском управлении портами с особым акцентом на регион Балтийского моря. На презентациях, затрагивающих проблему эффективности и конкурентоспособности портов, обсуждалось будущее влияния порта.

Организации Балтийский портов – 20 лет

На годовщину организации в Варнемунде, собирались более сотни делегатов.

Юлиан Шкельник, который был утвержден в должности председателя ВРО в 2007 г., выразил свое удовлетворение: «В течение последних 20 лет Организация Балтийских портов смогла утвердиться в качестве социальной платформы для представителей различных экономических секторов и политиков. Сегодня мы подготовлены для решения будущих задач в морском секторе. Это включает в себя не только приспособление к климату и природным законам, но также развитие связей между прибрежными зонами всех Балтийских портов».

Baltijos uostų konferencija ir Baltijos uostų organizacijos (BPO) Generalinė asamblėja (Rostokas)



Ю. Шкельник, Х. Рамберг.

Dėmesys tvarumui

Rostoke (Vokietija) vykusi Baltijos uostų konferencija ir Baltijos uostų organizacijos Generalinė asamblėja paminėjo ir BPO 20-metį.

Delegatai iš visų didžiųjų Baltijos uostų, Europos Komisijos, akademinių ir tarptautinių organizacijos bei konsultacinių kompanijų, pramonės atstovai svarstė Baltijos jūros rinkos ekonominę situaciją po recessijos. Renginio tema buvo iššūkiai, su kuriais susiduria dabartinė rinka.

Daugiausia dėmesio buvo skirta Tarptautinės Jūrų Organizacijos (IMO) nutarimui nuo 2015 metų sumažinti leistiną sieros normą laivų kurui bei galimi šio klausimo sprendimo būdai. Remiantis naujomis taisyklėmis, tik laivai, naudojantys kurą, kurio sudėtyje yra 0,1 proc. sieros, galės plaukoti Baltijos jūroje. Tarp galimų scenarijų buvo minimas suskystintų gamtinių duju (LNG) panaudojimas laivų kurui kaip daugiausia žadantis atsakas. Tačiau buvo padaryta išvada, kad prireiks nemažai laiko technologijų bei infrastruktūros vystymui iki tol, kol šis kurias galėtų būti naudojamas Baltijos jūros regione. Laivų savininkai ir uostai, pripažindami neginčiamą IMO politiką dėl aplinkos apsaugos, sutiko, kad sektorius šiam pokyčiui

nebus pasiruošęs dar ketverius metus, ir išreiškė nuogąstavimus dėl diđejančią kaštą bei galimo sugrįžimo prie kelių transporto. Diskusijų metu dalyviai pasiūlė, kad reikia peržiūrėti šias taisyklės ir atidėti jų vykdymą tol, kol sektorius pasiruoš.

Antroji konferencijos diena buvo skirta uostų valdymo kryptims ir reformoms Europoje, ypatingą dėmesį kreipiant į Baltijos jūros regioną. Pasisakymai, kuriuose buvo gvidenami uostų efektyvumo ir konkurencingumo klausimai, bėgėsi vieša diskusija.

Baltijos uostų organizacijai - 20 metų

Varnemiundėje susirinko per šimtą delegatų atšvesti Baltijos uostų organizacijos sukaktuvės ir pagerbičios narius. Julianas Skelnikas (Julian Skelnik), BPO pirmininkaujantis nuo 2007 metų, pasidžiaugė: „Per praėjusius 20 metų Baltijos uostų organizacija sugebėjoapti sociale platformą įvairių ekonomikos sektorius ir politikos atstovams. Šiandien mes esame pasiruošę būsimiems jūrų sektorius iššūkiams. Cia įėjina ne tik klimato ir gamtosaugos įstatymų adaptacija, bet ir visų Baltijos uostų ryšių su žemynu plėtra“.



PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt





Обзор грузооборота портов Балтики

(сравнение результатов за январь–август 2010 и 2011 гг.)

За январь–август 2011 г. общий грузооборот портов восточного побережья Балтийского моря составил 207 328,4 тыс. тонн, изменение составило +8,6 % или +16 342,7 тыс. т.

На Бутингском терминале за рассматриваемый период перевалено 5 825,7 тыс. т нефтепродуктов.



Vopak Dupeg Terminal Neuholz © HHLA / M. Lindner



Порт Актау.

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, тыс. т

Порт	Объем		Изменение, %	Разница
	2010 01–08	2011 01–08		
Всего:	190 985,7	207 328,4	+8,6	+16 342,7
Приморск	51 660,8	50 031,0	-3,2	-1 629,8
Санкт-Петербург	37 026,2	39 491,6	+6,7	+2 465,4
Таллин	24 228,8	24 860,5	+2,6	+631,7
Клайпеда	20 012,9	24 491,8	+22,4	+4 478,9
Рига	19 709,9	22 585,9	+14,6	+2 876,0
Вентспилс	17 375,0	18 977,0	+9,2	+1 602,0
Усть-Луга	7 447,9	13 601,7	+82,6	+6 153,8
Высоцк	10 102,2	9 463,8	-6,3	-638,4
Лиепая	2 728,0	3 182,3	+16,7	+454,3
Выборг	694,0	642,8	-7,4	-51,2
Калининград*	-	-	-	-

* не предоставил данных

Контейнерооборот в портах восточного побережья Балтийского моря, TEU

Порт	Объем		Изменение, %	Разница
	2010 01–08	2011 01–08		
Санкт-Петербург	1 205 884	1 590 054	+31,9	+384 170
Клайпеда	188 193	269 082	+43,0	+80 889
Рига	160 929	194 259	+20,7	+33 330
Таллин	100 639	127 502	+26,7	+26 863
Лиепая	971	2 197	+126,3	+1 226

Порт Гамбург.



HHLA Container Terminal Tollerort © HHLA



Клайпеда – остров сокровищ!



Одним из крупнейших событий в Клайпедском крае в 1934 году был Большой Праздник моря.

Тогда президент Литвы Антанас Сметона, открывая праздник, который существует уже несколько десятилетий, заявил, что долг литовцев – прочно закрепиться возле моря и бдительно его охранять, совместными усилиями нации повышать благосостояние жителей взморья. «Наше море, мы его никому и никогда не отдадим», – поднимал морской дух довоенной Литвы первый президент страны.

Благородная цель Праздника моря – популяризировать море и укреплять имидж Литвы как морского государства – за течением времени, войнами и оккупациями не покрылась пеплом забвения. Ее словно сокровище открывают новые поколения жителей города-порта.

С первого Праздника моря сохраняется неизменная традиция – воздаяние почестей погибшим морякам со спуском венков в море. На эту официальную церемонию приезжают высшие лица нашего государства – Президент

Литовской Республики Даля Грибаускайте, главы Сейма и Правительства, представители городских властей.

Развлекательная часть праздника с каждым годом приобретает все больше морских акцентов.

В этом году исполнилось 200 лет с начала подготовки профессиональных моряков в Литве. По этому случаю Литовская высшая морская школа приглашала гостей на свои мероприятия и экскурсии.

У Праздника моря, проходящего каждый год в конце июля, есть свои позывные и особенный, ни с чем не сравнимый стиль. Гостей в Клайпеду созывали лозунгами «Соединим берега!», «Швартуйся в Клайпедском порту!», в течение нескольких лет проходила «Фиеста полосатых душ», в ходе следующего праздника город провозглашал, что живет «Клайпеда в вольном стиле».

В этом году праздничный наряд и художественные идеи были закодированы лозунгом «Найди свои сокровища!». Старая часть Клайпеды была декорирована под старинную гео-

графическую карту, места мероприятий превращены в острова и рифы, а у команд исследователей сокровищ была возможность не только от души повеселиться, но и найти сокровища, хорошо спрятанные организаторами и спонсорами праздника.

Во время праздников обычно проходит более сотни мероприятий самого разного стиля и жанров. Все они бесплатные, поэтому неудивительно, что в эти дни Клайпеда собирает толпы людей и законно называется морской столицей Литвы.

«Литва – морское государство, а Клайпеда – ее сердце, бьющееся в ритмах порта. Праздник моря уже много лет является мероприятием, лучше всех в Литве прославляющим морской дух Клайпеды, пропагандирующим морские традиции и морские профессии», – убежден Витаутас Грубляускас – профессиональный джазовый музыкант, инициатор и устроитель многолетних традиционных Клайпедских джазовых фестивалей, бывший член Сейма ЛР, а теперь – джазующий мэр Клайпеды.



Klaipėda – lobijų sala!

Vienas didžiausių įvykių Klaipėdos krašte 1934 metais buvo Didžioji jūros diena.

Tuokart Lietuvos Prezidentas Antanas Smetona, pradėdamas šventę, kuri gyvuoja jau kelis dešimtmečius, pareiškė, kad lietuvių pareiga yra kietai įsitvirtinti prie jūros ir budriai ją saugoti, bendromis tautos pastangomis kelti pajūrio gyventojų gerovę. „Mūsų jūra, mes jos niekam ir niekuomet neatiduosim“, - prieškario Lietuvos jūrinę dvasią kėlė pirmasis šalies Prezidentas.

Kilnus Jūros šventės tikslas – populiarinti jūrą ir stiprinti Lietuvos, jūrų valstybės, įvaizdį pasaulyje – per laiko tékmę, karus ir okupacijas neapsinešė užmarštis plėnimis. Jį tarsi lobij atranda naujos uostamiesčio žmonių kartos.

Nuo pirmosios Jūros dienos puoselėjama nekintanti tradicija – jūrininkų pagerbimas, vainikų žuvusiems jūroje nuleidimas. I šias oficialias ceremonijas atvyksta ir laivais į jūrą išplaukia aukščiausiai mūsų valstybės asmenys – Lietuvos Respublikos prezidentas, Seimo ir Vyriausybės vadovai, miesto valdžios atstovai.

Ir pramoginė šventės dalis kasmet įgyja vis daugiau jūrinų akcentų.



Šiemet sukako 200 metų nuo profesionalių jūrinių rengimo Lietuvoje pradžios. Šia proga Lietuvos aukštoji jūrevystės mokykla kvietė svečius į savo renginius ir ekskursijas.

Kiekvienais metais liepos pabaigoje vykstanti Jūros šventė turi savo šaukinius ir ypatingą su niekuo nepalyginamą stiliumi. Svečiai į Klaipėdą buvo kviečiami šūkiais „Sujunkim krantus!“, „Švartuokis Klaipėdos uostel!“, vienais metais kelias dienas vyko dryžuotų sielų fiesta, kitos šventės metu miestas skelbėsi gyvenąs laisvu stiliumi.

Šiemet šventės rūbas ir meninės idėjos buvo užkoduoti šūkiu „Atrask savo lobij“. Klaipėdos senamiestis buvo išdekoruotas it senovinis žemėlapis, renginių vietos paverstos salomis ir rifais, o lobijų ieškotojų komandos turėjo galimybę ne tik sma-

gai pasilinksminti, bet ir atrasti šventės organizatorių bei rėmėjų gerai paslėptą lobij.

Švenčiant metu paprastai surengiama per šimtą įvairiausių stilių ir žanrų renginių. Visi jie nemokami, tad nenuostabu, kad tomis dienomis Klaipėda sutraukia minias žmonių ir teisėtai vadinas Lietuvos jūrų sostine.

„Lietuva – jūrų valstybė, o Klaipėda – uosto ritmu plakanti jos širdis. Jūros šventė jau daugelį metų yra geriausiai Klaipėdos jūrinę dvasią, jūrines tradicijas puoselėjantis ir jūrines profesijas garbinantis renginys Lietuvoje“,- įsitikinę Vytautas Grubliauskas, profesionalus džiazo muzikantas, ilgamečių tradicinių Klaipėdos džiazo festivalių sumanytojas ir rengėjas, buvęs LR Seimo narys, o dabar džiazuojantis Klaipėdos miesto meras. ■



**Люди игнорируют дизайн,
который игнорирует людей**

Химеро

Ваш дизайнер по интерьеру
Лорета Таллат-Кялпшене

Тел.+370 615 313 79
Эл. почта: loretat@2cm.lt
Skype: loretatk
www.2cm.lt

FREE to attend
Exhibition & Conference




**INTERMODAL
EUROPE 2011**
29 NOV - 1 DEC 2011 | HAMBURG MESSE

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:





KAZAKHSTAN INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS EXHIBITION

www.transitkazakhstan.kz

TRANSIT - KAZAKHSTAN

10-12 November 2011
Astana, Kazakhstan

ORGANISERS:



ITE Group PLC (UK)
tel: +44 207 596 5188; fax: +44 207 596 5127
E-mail: julawocka-gowda@ite-exhibitions.com
Event Manager: Mrs Julia Wocka-Gowda

Itaca (DBS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 34; fax: +7 (727) 258 34 44;
E-mail: industrikaz@itaca.kz
Project Manager: Julia Polagutina

IEC Atakent-Expo (for Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 258 25 35; fax: +7 (727) 275 13 57
E-mail: manager1@atakentexpoz.kz; atakent-expo@mail.ru



OFFICIAL SUPPORT:



The Ministry of Transport and
Communications of the
Republic of Kazakhstan

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.