

志  
国际商业杂志

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

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

# Integration

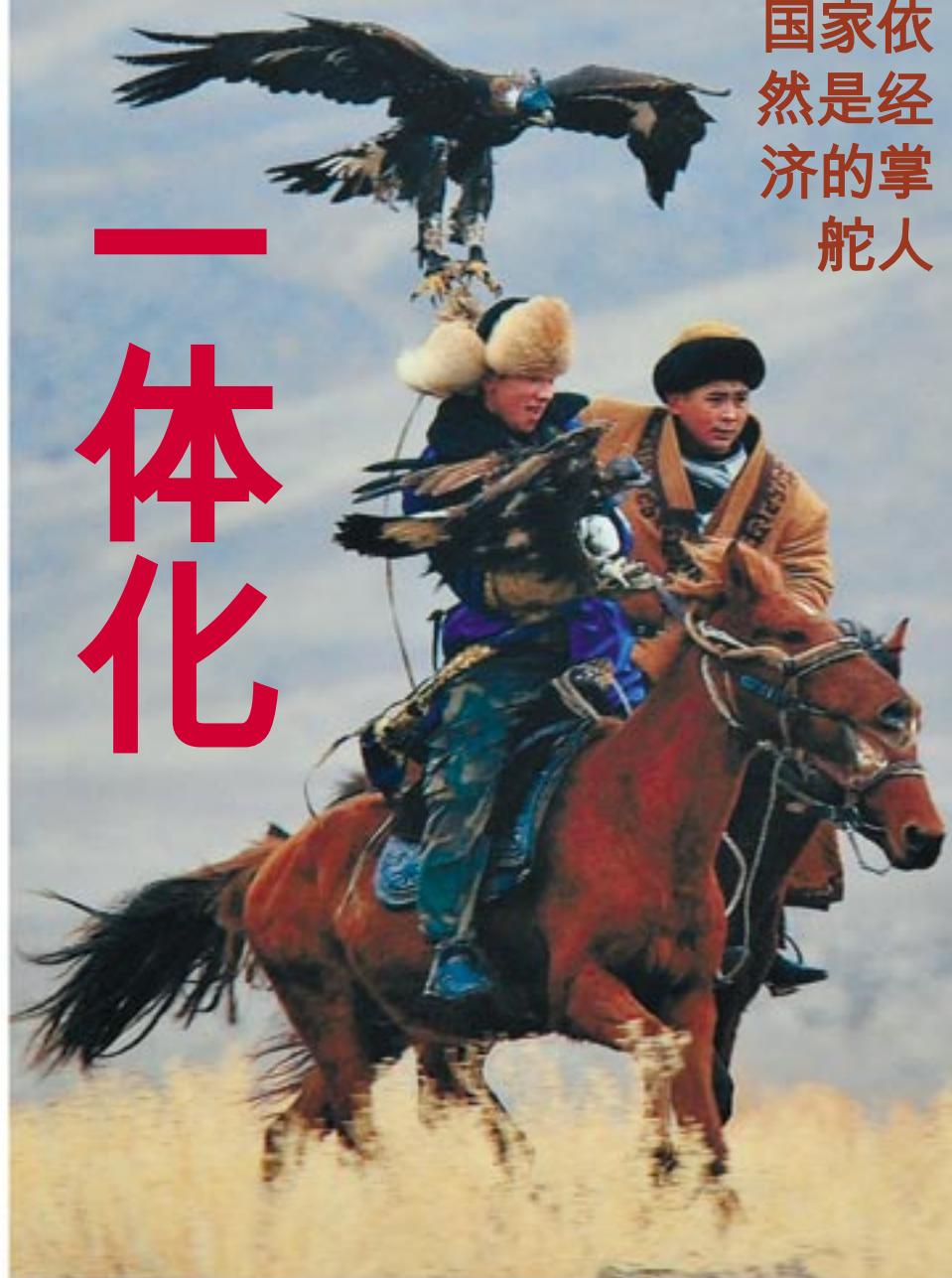
**New opportunities**

新机遇

**Economic helm is  
kept by the states  
possessing oil and  
gas**

拥有石  
油和天  
然气的  
国家依  
然是经  
济的掌  
舵人

—  
一体化





**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](http://www.klasco.lt)  
[info@klasco.lt](mailto: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](mailto:minsk@klasco.lt)

**JURA MOPE SEA**  
International Business Magazine  
ISSN 1392-7825

The magazine Jura  
is issued since 1935

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

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

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

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

**Designer**  
Dainora Petreikyte  
Mob. tel. +370 686 36888  
E-mail: dainora@jura.lt

**Translators**  
Audrone Paulauskiene, Betty Chen  
Margarita Ignackova

**Proof-readers**  
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

**Representative of the magazine**  
in UK, London:  
**Milda Manomaityte**  
Mob. +44 (0) 7825924581  
E-mail: milda@airailnews.com

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

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

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

**In Turkmenistan, Ashkhabad**  
Ishankuli Fayzullayev  
Tel. +993 12 48 80 65  
Mob. +993 65 80 07 47  
ishankuli@list.ru; ishankuli@gmail.com

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

**The issue illustrated by:**  
Dzoja Barysaitė, Algimantas Palionis, Vida  
Borteliene, Edgara Valeckas

**Cover by**  
Algimantas Kubaitis

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. +370 610 11399  
E-mail: editor@jura.lt  
www.jura.lt

## CONTENTS • 内容

### 3 Publisher's word

Integration

**编者寄语**

一体化



### 4 Energy

Economic helm is kept by the states possessing oil and gas

**能源**

拥有石油和天然气的国家依然是经济的掌舵人



### 12 The future of oil industry:

prognosis and strategy

**石油工业的未来 : 预测与战略**

Factors, which adjust the global market

**调整全球市场的因素**

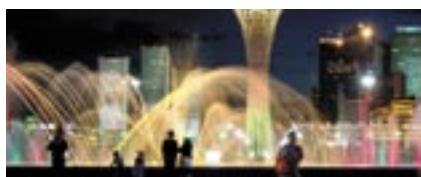


### 20 International cooperation

New opportunities

**国际合作**

新机遇



### 26 International events

Kazakhstan transport days

**国际活动**

哈萨克斯坦运输日



### 34 Logistics

Public logistics centres spring up in Lithuania

**后勤**

公共物流中心如雨后春笋般出现在立陶宛



### 38 In the stevedoring companies

KLASCO checked investing neatness

**在装卸公司**

KLASCO 检验投资整洁度

### 42 Asian market

Exploring Logistics in Developing Markets of China, India and Vietnam

**亚洲市场**

在中国、印度和越南等发展中国家市场探索物流



### 46 Green innovations

European business moves to Kazakhstan with innovations

**绿色创新**

欧洲业务带着创新转移到哈萨克斯坦



### 48 Next Generation

To work and study in Vancouver is so cool!

**下一代**

在温哥华工作和学习真是太酷了！



Messe München  
International

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

Your Gateway  
to the Asian Market



**transport logistic**  
**logistic**<sup>China</sup>

including

Air Cargo  
China

**connecting business**

**5–7 June 2012**

Shanghai New International Expo Centre

[www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)  
[www.AirCargoChina.com](http://www.AirCargoChina.com)

Meet the world's largest growth market

Organizers: Munich Trade Fairs International Group,  
Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.

Trade Fair Management: Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.

Info hotline: +49 89 949-11498 | Fax: +49 89 949-11499



# Integration

The paradox is that China, which constructed the biggest and the strongest wall on the planet with the intention to separate from the invasion of the world in order to safeguard its lands, knowledge and riches, several hundred years later has become the factory of the world and the main crossroad of the most intensive transport roads.

History has evidently shown that one state is not able to create universal progress and prosperity and if it manages to do it temporarily, it is impossible to stop evolution, hide behind the brick wall having locked it under nine keys.

Development of mankind, scientific, cultural and technical achievements have brought us to a different – integral society linked via culture, technology, trade, economy, and finances; where the society has become one common and expedient complex, and civilization and nature – a compact organism. A man, community and state are parts of this organism. One state as powerful as it might be today cannot mean a lot. It is enough to insulate it from the others, terminate agreements, stop trade, freeze capital and investments and it will stop its development and will not be able to exist.

The states that have strong and clever leaders strive to strengthen their power by integration and not by separation from the world.

USA President Barack Obama stresses that his country is interested in strong economics of Europe and the development of Europe is inseparable from the prosperity of the USA.

The programme „Road to Europe“ declared by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev, has opened a lot of new business and political integration possibilities to this country. It can be perfectly demonstrated by the knowledge of Kazakhstan's chairmanship in OSCE.

The new trade route, initiated by the Presidents of Lithuania and Kazakhstan Dalia Grybauskaite and Nursultan Nazarbayev, between Europe and China, which the container train „Saule“ covers in a short time, created new possibilities for the business of European and Asian countries.

The country, which is one of the biggest oil and gas owners and which is living in its new development epoch – the President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimuhamedov declaring „Open door“ policy states to the world that Turkmenistan is on purposeful multi-vector way, by supplying its energy resources to the global energy market. His attitude is positive concerning gas supply to Europe and the efforts of Turkmenistan to diversify export roads.

In their turn the Russian Federation and European Union have formed and are implementing their long-term energy strategies at almost the same time.

These complex projects inseparably link the states and continents for long-term cooperation.

The notion of integrity or compactness is not at all new invention of our century.

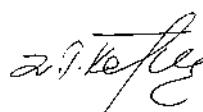
Even in the sixth century B. C. the war strategist of old China Sun Tzu (544-496 B. C.), the perspicacity of whom are compared with the famous Chinese sage Confucius in the book „The Art of the War“ indicates the main factors of victory as the principles of integrity: precise information about the situation, preparation for the attack, organisation of processes, communication, motivation and accurate execution of actions. Sun Tzu pays special attention to the leader in this strategy. He indicates that people must accept the aims and tasks of the leader as their own ones. And he says to the leader: treat your warriors in a way as if they were your beloved sons and they will follow you to the deepest valleys.

The strategy created by Sun Tzu helped to win many wars. Though thousands of years have passed this strategy is successfully applied in the present day world and in different fields of activities.

If we think that we are fighting for the survival of mankind and its happy life on our planet, integration may be a successful strategy in this fight.



Sincerely Yours  
Zita Tallat-Kelpsaite  
Publisher of the magazine



你真诚的朋友  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
杂志出版者

# 一体化



国建造了这个星球上最强大的墙来打算与外界隔离，抵御入侵，保护领土、知识和财富；几百多年后，它却已成为世界工厂，成为最密集交通道路的主要十字路口。这是一个悖论。

历史已经明显表明，一个国家不能够创造普遍的进步和繁荣，如果暂时打算这样做，就不可能停止进化，处在众多锁头锁住的砖墙之后。

人类的发展，科学、文化和技术的成就，为我们带来了不同——一体化的社会通过文化、技术、贸易、经济和财政将社会连接成一个共同的权宜的复杂体，文明与自然相结合——一个紧凑的机体。一个人、社会和国家都是这个有机体的组成部分。单个国家的强大在当今也许已经没有太大意义了。将他和其他人隔离开来这已足够终止协议，停止贸易，冻结资金和投资，停止其发展，使其无法存在。

强大而聪明的领导人指出，他们努力通过整合加强自己的力量，而不是从世界中分离。

美国总统奥巴马强调，他的国家对欧洲强大的经济感兴趣，欧洲的发展与美国的繁荣分不开。

方案“欧洲之路”由哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev宣布，这个国家开辟了很多新的业务并为政治一体化提供可能。这一点由哈萨克斯坦在欧安组织担任主席国期间完美地展示出来。

新的贸易路线，由立陶宛总统Dalia Grybauskaite和哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev提出，欧洲和中国之间的集装箱专列“Saule”将在很短时间覆盖，为欧洲和亚洲国家的业务创造新的可能性。

作为最大的石油和天然气业主，国家进入了其新的发展时代——土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdimuhamedov向世界这样宣布，表明国家的“门户开放”政策，土库曼斯坦有意发展多载体方式，将其能源供应到全球能源市场。他关于天然气供应欧洲的态度是积极的，努力促进土库曼斯坦向多元化出口道路发展。

现在轮到俄罗斯联邦和欧洲联盟形成自己的能源战略，并几乎在同一时间开始长期实施。

这些复杂的项目通过长期合作将国家和大洲不可分割地联系起来。

一体化或紧密度的概念不是本世纪的新发明。

甚至在公元前六世纪中国古代战略家、战争洞察力策略可以与中国著名圣人孔子相媲美的孙子在他的“孙子兵法”一书（公元前544- 496年）中指出，胜利的主要因素为整合原则：关于局势的确切信息、准备攻击、组织流程、沟通、激励和准确执行行动。孙子兵法特别注重战略的领导者。他表示，人们必须像接受自己的目标和任务一样去接受领导人的目标和任务。他对领导说，用像对待你心爱的儿子的方式去对待你的战士，他们将跟随你到达最深的峡谷。

孙子兵法的战略，赢得了许多战争。虽然千百年已经过去，这一战略依然在现今世界中于不同领域的活动上得到了成功应用。

如果我们认为我们正在为争取人类的生存以及在这个星球上的幸福生活而奋斗，那么一体化也许就是这场战争中的成功战略。



# Economic helm is kept by the states possessing oil and gas

**P**ost-soviet countries that have already celebrated their 20th year of independence in a lot of events dedicated to this jubilee, reviewed the covered road and informed the world about their achievements.

Such topic prevailed in oil and gas industry forum „16th Turkmenistan International Oil & Gas conference – OGT 2011“ in Ashkhabad where in November 15-17 2011 there took place the international Oil and Gas exhibition as well as the international scientific conference “Oil & Gas industry development within 20 years of Turkmenistan’s independence and future of international cooperation”.

Zita Tallat-Kelpaitė

## Oil and gas giants – at the exhibition

Since 1996 this international event is taking place annually and it gathers more and more participants. This year more than 200 companies including one hundred and fifty foreign partners from twenty countries such as USA, Russia, China, Japan, Turkey, Azerbaijan, UAE, Malaysia, Kazakhstan, Iran and other European and the Persian Gulf countries took part in the exhibition „Turkmenistan Oil and Gas“ that took place in Ashkhabad „Sergi Kosgi“ exhibition centre.

The stands of Turkmenistan oil and gas industry and mineral resources, ministry of energy, state concerns „Turkmen Nebit Gaz Gulyshyk“, „Turkmengaz“, „Turkmennebit“ and many other stands of this field of industry enjoyed great attention of the visitors.

The President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimuhamedov in his welcome speech stressed that the policy of the country was focused to the rapid development of oil and gas complex where main priorities were given to the modern techniques and advanced technologies able to realize huge potential of Turkmenistan as the global energy state.

In the multi-plan exhibition there were presented all aspects of oil and gas industry, beginning with surveys, scientific investigations, bor-

ing, extraction, storage, pipelines, transportation, distribution, use of modern techniques and technologies, innovations and lots of others. On the grounds of the exhibition house there were exposed powerful specialized techniques used in oil and gas industry.

During three days of the exhibition there took place intensive cooperation, presentations, mini-seminars, negotiations. The partners of Turkmenistan: Malaysia company „PETRONAS Charigali“, China CNPC, Great Britain and UAE „Dragon Oil“, German RWE, French Total, Russian „Itera“ and others attracted a lot of attention.

Russian oil and gas business was presented significantly and effectively. Such giants of industry as „Gasprom“, „Itera“, „Volgaburmash“, „Saturn“, „Kamaz“ and others suggested their cooperation, modern equipment and technologies to Turkmenistan partners.

OAO „Kamaz“, the biggest Russian cargo vehicles producer, presented the best examples of their production.

„Turkmenistan is one of the biggest clients of „Kamaz“ trucks in Central and Middle Asia. Presently KAMAZ automobile park of the



country reaches almost 9 thousand units of different modification „Kamaz“ trucks and a lot of other special techniques produced for different fields of economy of Turkmenistan. The plant suggests the production for the users of Turkmenistan that is able to satisfy the most fastidious orders of the client and guarantee professional supervision

**According to the Program of the development of Turkmenistan oil and gas industry it is foreseen to increase the annual extraction of natural gas to 250 billion cubic metres, oil – to 110 million tonnes up to 2030.**

of the techniques as the producer pays special attention to it,- said the chairman of the Board of Directors of „Kamaz FTC“ Sergey Tkachenko.

On the first day of the exhibition there was organized a seminar where the peculiarities of investment climate, legal base and tax matters in Turkmenistan were comprehensively discussed.

The participants of the event showed great attention and intentions to work in the country where international business and foreign investments are supported by solid legal base.

## Intentions to attract investments by „Open door“ policy

At the scientific conference where more than 700 delegates representing 300 organizations from

39 countries of the world, there was reviewed the development of Turkmenistan oil and gas industry during the last twenty years of independence and the attention was focused to the development perspectives of this field paying special attention to the importance of international cooperation.

„Presently, Turkmenistan exploits several great deposits, such as Garabil, Gurukbil on the banks of the Amu Darya, in Central Kara-Kum and elsewhere. Among them there is the southern Yeloten-Osman, Minar and Yashlar deposits. The resources of those deposits make more than 26 trillion and 200 billion cubic meters of natural gas. Turkmenistan is purposefully on the multi-vector ways of energy suppliers to the global energy market“, - it was said in the welcome speech of the President of the country Gurbanguly Berdimuhamedov to the participants of the conference which was read by the Deputy Chairman of the Cabinet of Ministers of Turkmenistan Baymuрад Hojamuhamedov.

Sixty seven speakers of the conference covered and presented the global oil and gas market situation, and we may say, all aspects of Turkmenistan oil and gas industry, beginning with the achievements of the last twenty years and the prognosis up to 2030, national development program of Turkmenistan of 2011-2030, priority directions of investments, survey oil and gas resources, access to global markets, regional and international coopera-

tion as a catalyst of the development of Eurasian oil and gas industry, use of modern technologies and other urgent oil and gas industry matters.

A lot of attention was paid to the attraction of foreign investments to the country. Those investments according to the strategic national development program of Turkmenistan up to 2030 should guarantee the growth of oil extraction by ten times, and gas – by four times.

The chairman of the biggest Turkmenistan state oil and gas extraction concern „Turkmennefte“ Anaguly Deryaev, presenting Turkmenistan oil and gas development perspectives and main priorities of cooperation with foreign companies, stressed that wise „open door“ policy executed by the President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimuhamedov and favourable investment climate created in the country, predetermined that during the last years there significantly increased international cooperation in oil and gas sector.

It makes a positive impact on the activities of the national companies, including „Turkmennefte“ as well, which exploits thirty deposits with 600 accumulations of oil and gas. Having introduced new German, Finish, Canadian, USA, Russian and China technologies and efficient equipment, the concern managed to significantly increase the volumes of extracted oil in the accumulations that are being exploited long ago.

The necessity to induce search and survey of new deposits is stressed in Turkmenistan policy. The Government of the country and personally the President Gurbanguly Berdimuhamedov pays special attention and great investments to it. It was stressed almost in every report made at the conference.

New perspective deposits were started to exploit in Altoguy in the south-west of Turkmenistan in 2010.

The oil people of the country turn their glances to the Caspian Sea where oil resources according to the geologists and surveyors significantly exceed the bravest expectations.

## Innumerable treasures are hidden in the entrails of the earth

The report of the chairman of Turkmenistan state corporation „Turkmenegeology“ Tore Yagshymuradov about the state and perspec-



tives of raw oil and gas resources, riveted the attention of the participants of the conference. He assures that following the results of geological surveys it is possible to state that in the depths of Turkmenistan there are and Turkmenistan owns huge resources of hydrocarbon.

„Practically the whole territory of Turkmenistan and the sector in the Caspian Sea managed by Turkmenistan are potential oil and gas resources“, - said T. Yagshymuradov.

In the national Turkmenistan oil and gas development program up to 2030 there is foreseen to assimilate new oil and gas deposits in the northern region of the Caspian Sea – Karabogas and in the southern region of the Caspian basin the area of which make – 70 thousand square kilometres.

Huge hydrocarbon resources in the eastern part of Turkmenistan, in the basin of the Amu Darya and Murkhab are waiting for geologists

and surveyors. In this region where great gas resources are concentrated, survey and search works will be expanded.

Lately more than 60 deposits of hydrocarbons, including 12 in the shelf of the Caspian Sea and 120 on land are discovered. More than 1000 perspective local oil and gas objects are found too. Some of the speakers mentioned inexhaustible riches of Turkmenistan depths.

T. Yagshymuradov stressed that evident example of such statements is the discovery of super-gigantic deposits where the volumes of resources reach 26 trillion, 200 billion cubic meters of gas condensate at Gunort, Yeloten Osman, Minar and Yashlar. International auditing company „Gaffney, Cline&Associates“ confirmed the volume of those deposits in October last year.

This treasure brings Turkmenistan to the first positions of global rating among the countries rich with raw hydrocarbon resources.

During 20 years of independence Turkmenistan has become one of the biggest energy states of the world as it started to exploit more than 30 unique oil, gas and gas condensate deposits and it manages huge raw hydrocarbon resources which make 71 billion 208 million tons of oil equivalent. Turkmenistan actively develops the search of this invaluable treasure in the land and water depths.

In the state balance of Turkmenistan there are more than 170 differ-





## **Shakh Deniz gas deposit has changed the economic status of Azerbaijan**

E. Ebbersten ideas are confirmed by the other big owner of oil and gas resources – the representative of Azerbaijan, vice-president of SOCAR company Tofiq Gahramanov. He stressed that rapid growth rates of the economics of Azerbaijan would not be possible without the development of oil and gas industry, which in its turn would not be possible without intensive international cooperation. The implementation of such projects as Azeri-Chyrag-Giuneshli, pipeline Baku-Tbilisi-Dzheikhan, Baku-Tbilisi-Erzerum and others was possible only with the help of the partners from the West.

The result of this cooperation is that in 2010, comparing with 1994 oil extraction in the country increased from 9 to 51 million tones, gas – from 6-7 to 28 billion cubic metres.

Lately 53 international companies from 20 countries take part in the extraction operation of oil and gas in land and water territory of Azerbaijan. Those countries have already invested into Azerbaijan oil industry sector more than 37 billion US dollars.

According to the prognosis of International Energy Agency during the coming 25 years there will drastically grow the demand for oil and gas. It means that there will be working places and the need for high-level specialists, so the need for international cooperation will also grow, - E. Ebbersten is sure.

ent metal and non-metal natural resources and raw hydro-minerals, ready to be exploited. Among them there are: different mineral salts, iodine-bromine industrial water, strontium, sulphur, barite, and expensive and rare mineral ozokerite and 40 percent of its resources of the world are found in Turkmenistan as 3 out of 9 deposit places are here, as well as other deposits of natural resources that by the volumes are equal to the best global analogues, as Turkmenistan geologists confirm.

### **Needs for partnership increase**

The ideas of partnership and cooperation sounded not only from Turkmenistan side. In a lot of the reports made by the speakers from Austria, Azerbaijan, Afghanistan, Great Britain, Belarus, Belgium, Hungary, Georgia, Germany, Denmark, India, Indonesia, Iran, Spain, Italy, Canada, Kazakhstan, Cyprus, Korea, China, Malaysia, Poland, Latvia, the Netherlands, Norway, UAE, Russia, Rumania, Singapore, Serbia, USA, Turkey, Ukraine, Finland, France, Check Republic, Sweden, Switzerland, Japan in one way or other there was stressed the importance of international partnership and the necessity to rationally solve the problems of the sustainable and efficient use of energy resources.

The example of successful cooperation lasting for already the second decade was given by vice-president of a group of companies GAC Er-

land Ebbersten. The company GAC, working together with „Dragon Oil” and PETRONAS are in Turkmenistan since 2000. E. Ebbersten states that the success of such long cooperation was predetermined by business-like relationships with the heads of the country. The Government of Turkmenistan allows to develop infrastructure, - said GAC vice-president. Bilateral confidence in the Caspian region is much more important than in any other part of the world. Due to geographical peculiarities it is expensive to mobilize a fleet in the Caspian Sea and the failure of partnership here may be ruining. Shipping company from the Caspian Sea cannot quickly mobilize and re-dislocate its fleet as it is done from the North Sea for example. Therefore, getting ready to work with the partners



1999 there was opened Shakh Deniz deposit where there work foreign partners and it is considered as one of the biggest deposits in the world in water territory. According to the assessments of the experts, its resources make 1,2 trillion cubic metres and 240 million tones of condensate. Even the implementation of the first phase of works in this deposit allowed Azerbaijan to completely satisfy the local needs of the country and refuse import from abroad. This deposit turned Azerbaijan from gas importing country to gas exporting country.

Lately the preparatory works for the second phase of works are going on in Shakh Deniz deposit. The first gas is anticipated in 2017. It is expected that during this phase about 16 billion cubic metres of gas per year will be got.

According to the data of different investigations and calculations there are 4,6 billion tonnes of conventional fuel in Azerbaijan and general hydrocarbon resources make about 10 billion tonnes. ■



**3<sup>RD</sup> TURKMENISTAN INTERNATIONAL GAS CONGRESS**  
23-24 May 2012  
Arzuv Hotel · Avaza · Turkmenbashi · Turkmenistan

**З<sup>Й</sup> МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА**  
23-24 мая 2012 года  
Отель Арзув · Аваза · Туркменбасы · Туркменистан

---

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

---

For further information please contact the co-organiser  
Summit Trade Events on the following details:  
За более полной информацией обращайтесь к со-организатору  
Summit Trade Events 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 Ashgabad/ В Ашхабаде  
Tel: +993 12 264000  
e-mail: akiniri@rambler.ru

Organised by | Организаторы:

State Concern «Turkmengaz»  
Государственный концерн «Туркменгаз»



Chamber of Commerce and Industry of Turkmenistan  
Торгово-промышленная палата Туркменистана





# 拥有石油和天然气的国家依然 是经济的掌舵人

**前**

苏联国家有很多致力于庆祝其独立20周年，为此周年纪念准备了很多活动，以回顾走过的道路，并向世界通报了他们取得的成就。

这样的话题在11月15-17日于阿什哈巴德举办的石油和天然气工业论坛“第16届土库曼斯坦国际石油天然气会议——OGT 2011”上提出，再此期间举办了国际石油天然气展，以及国际科学会议“土库曼斯坦独立20年以来及未来国际合作中石油与天然气行业的发展”。

Zita Tallat-Kelpaité

## 石油和天然气巨头——在展览中

自1996年以来，这个国际活动的举办每年都聚集越来越多的参与者。今年有200多家企业，其中包括来自20个国家如美国、俄罗斯、中国、日本、土耳其、阿塞拜疆、阿联酋、马来西亚、哈萨克斯坦、伊朗和其他欧洲和波斯湾国家的一百五十多个外国合作伙伴，他们参加了在阿什哈巴德的“Sergi Kosgi”展览中心举行的“土库曼斯坦石油和天然气”展览的一部分。

土库曼斯坦石油和天然气工业的展位和其矿产资源，国家能源部门关注“Turkmen Nebit Gaz Gurlyshyk”、“Turkmengaz”、“Turkmennebit”以及本行业领域的许多其他展位都引起了参观者的高度重视。

土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdimuhamedov在他的欢迎词中强调，国家的政策是集中迅猛发展石油和天然气的复杂性，主要优先关注给予现代技术和先进技术，以便能够实现土库曼斯坦作为全球能量国家的巨大潜力。

在多计划展览中，包含了石油和天然气工业的所有方面，如调查、科研、钻孔、提取、储存、管道、运输、配



送、使用现代技术和技术创新以及大量其它方面。在展览室里，有展示用于石油和天然气工业强大而专业的技术。

三天的展览期间举办了密切合作、演讲、小型研讨会以及谈判活动。土库曼斯坦的合作伙伴：马来西亚的“PETRONAS Charigali”公司，中国石油天然气集团公司，英国和阿联酋的“龙油”，德国RWE公司，法国的“共

**土库曼斯坦是世界上石油和天然气资源最富有的国家之一。通过国际和国内专家的评估，其新原料资源制造了454.4亿公吨的传统燃料。**

有”，俄罗斯“Itera”吸引了大量的关注。

俄罗斯的石油和天然气业务呈现出显着有效的状态。“Gasprom”、“Itera”、“Volgaburmash”、“Saturn”、“Kamaz”这样的行业巨头以及其他组织提出合作，提供现代化的设备和技术给土库曼斯坦合作伙伴。

“OAO Kamaz”，俄罗斯最大的货运车辆生产商，展示出其最好的产品。

“土库曼斯坦是‘Kamaz’货车在中亚和中东地区最大的客户之一。目前，Kamaz国家汽车公园达到近9000款不同的‘Kamaz’货车改动，以及很多土库曼斯坦不同的经济领域中产生的其他特殊技术。工厂建议土库曼斯坦能够满足最挑剔的客户订单，生产者特别注重生产于是通过监督保证专业技术，”Kamaz 联邦贸易委员会董事局主席Sergey Tkachenko说。

在展览的第一天，举办了一场有特色的投资环境研讨会，全面讨论了在土库曼斯坦的投资环境、法律基础和税务事项。

这一事件的参与者表现出极大的关注，用心去工作，用坚实的法律基础支持国际业务和外国投资。

## 意图通过“门户开放”政策， 吸引投资

在科学会议上来自世界39个国家、300多个组织的700多名代表，回顾了土库曼斯坦在过去独立20年以来石油和天然气工业的发展，注意力都集中到这一领域的发展前景，并特别重视国际合作的重要性。

“目前，土库曼斯坦利用几次大的储地，比如说在Amu Darya 和



Kara-Kum 中部的Garabil, Gurukbil以及其他地方。其中有南部Yeloten-Osman, Minar 和Yashlar的储地。这些储地的资源含有超过26万亿和2000亿立方米的天然气。土库曼斯坦意在用多载体的方式来实现全球能源市场的能源供应”，——国家总统Gurbanguly Berdimuhamedov在致与会者欢迎词中这样说，此致辞由土库曼斯坦内阁部长会议副主席Baymurad Hojamuhamedov宣读。

会议的67个演讲者覆盖并提出了全球石油和天然气市场的情况，我们可以说，土库曼斯坦石油和天然气行业的各个方面，过去二十年都取得了成就，预测到了2030年，2011-2030年土库曼斯坦国家发展计划中投资的主要方向是石油和天然气资源；要进入全球市场，要作为欧亚石油和天然气工业发展催化剂，利用现代技术和其他紧迫的石油和天然气问题促进区域和国际合作。

吸引外国国家投资引起了大量的关注。根据土库曼斯坦国家战略发展计划，到2030年的投资，应保证石油开采增长十倍，天然气的是四倍。

土库曼斯坦最大的国家石油和天然气开采关注“Turkmenneft”的主席Annaguly Deryaev，提出土库曼斯坦石油和天然气发展前景以及与外国公司合作的主要优先事项，强调土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdimuhamedov聪明的“开放”政策的执行，在全国创造有利的投资气候，注定了过去的几年中在石油和天然气领域的国际合作有显着增加。

这对国家公司活动产生积极的影响，当然也包括利用30份储地实现600个石油和天然气藏的“Turkmenneft”项目。经介绍，完成新的德国、加拿大、美国、俄罗斯和中

国的技术和高效设备，正在利用关注显著增加提取不久前积累的石油数量。

土库曼斯坦政策的必要性强调，促进新储地的搜索和调查。该国政府总统Gurbanguly Berdimuhamedov亲自特别关注并巨大投资。在这次会议上几乎在每一份报告中强调。

在2010年土库曼斯坦西南部Altuguy的储地利用开始了新的视角。

该国的石油人把他们的目光转向里海石油资源，地质学家和测量师得出的结论大大超过最大胆的人的期望。

## 无数的宝藏隐藏在地球的内部

土库曼斯坦国家公司“Turkmengeology”董事长Tore Yagshymuradov所做的有关原材料石



油和天然气资源状况和前景展望的报告，引起了会议与会者的关注。他保证，地质调查的结果可以说明，在土库曼斯坦的深处，土库曼斯坦拥有巨大的油气资源。

“实际上，土库曼斯坦全境和在土库曼斯坦管理的里海部分存在潜在的石油和天然气资源”，Tore Yagshymuradov说。

在国家土库曼斯坦的石油和天然气开发计划，到2030年预计将吸收新的石油和天然气储量，在里海北部地区——卡拉波喀斯南部地区，使该地区的里海盆地增加到七万平方公里。

在土库曼斯坦东部，大量的碳氢化合物资源在盆地Amu Darya和Murkhab的巨大油气资源正在等待地质学家和测量师的研究。在这个巨大的天然气资源的主要集中地区，将扩大调查和搜索工作。

最近发现超过60种的烃类储藏地，包括12种在里海的大陆架和120种在陆地上。1000多种当地的石油和天然气物质也被发现。一些发言者提到这些是土库曼斯坦深处取之不尽，用之不竭的财富。

Tore Yagshymuradov强调，这样陈述明显的例子是在Gunort、Yeloten Osman、Minar 和Yashlar发现超级巨大的储量资源达到26万亿2000亿立方米的煤气冷凝物。国际审计公司“Gaffney, Cline&Associates”去年10月证实这些储量。

这块宝地使土库曼斯坦成为原料油气资源丰富的国家之一，处于全球评级第一的位置。

土库曼斯坦独立20年期间已成为世界上最大的能源国家之一，因为它开始利用30多个独特的石油、天然气和天然气凝析油储地，并管理庞大的原始油气资源，相当于710亿美元2.08亿石油的等量吨数。土库曼斯坦积极发展宝贵财富，在陆地和水中进行深度搜索。

在土库曼斯坦的平衡状态，有超过170种不同的金属和非金属的自然资源和原材料的水电、矿产，随时可以利用。其中有：不同的矿物盐，工业用水碘溴、锶、硫、重晶石、昂贵和稀有的矿产地蜡，发现的世界资源40%存在于土库曼斯坦，9个储地中有3个储地都在这里，以及其他自然资源存储量也等同于全球最好的类似物，土库曼斯坦的地质学家这样确认。

## 合作伙伴需求增加

伙伴关系和合作的想法不仅仅来自土库曼斯坦方面。很多还来自奥地利、阿塞拜疆、阿富汗、英国、白俄罗斯、>



比利时、匈牙利、格鲁吉亚、德国、丹麦、印度、印度尼西亚、伊朗、西班牙、意大利、加拿大、哈萨克斯坦、塞浦路斯、韩国的发言报告，中国、马来西亚、波兰、拉脱维亚、荷兰、挪威、阿联酋、俄罗斯、罗马尼亚、新加坡、塞尔维亚、美国、土耳其、乌克兰、芬兰、法国、捷克、瑞典、瑞士、日本的通过一方面或多方面强调国际伙伴关系的重要性和必要性，以便进行可持续发展，有效利用能源资源合理解决问题。

为期已经是第二个十年的成功合作例子由GAC公司集团副总裁Erland Ebbersten给出。自2000年以来，在GAC公司中，土库曼斯坦与龙油和PETRONAS一起工作。E. Ebbersten指出这种长期合作成功的基础，是国家元首之间的商务型关系。土库曼斯坦政府允许发展基础设施，

GAC副总裁说。两国在里海地区的信心比世界上任何其他部分都更重要。由于地理位置的特殊性，在里海调动舰队是很昂贵的，可能毁掉伙伴关系，造成失败。公司从里海航运不能迅速动员和重新打乱其船队，例如因为它是从北海。因此，准备同里海国家的合作伙伴一起工作，一个是要保证双边有用持久的合作伙伴关系。然后一个人可以不必担心地进行工艺和技术投资，还有投资合作伙伴的国家基础设施和人力资源。

E. Ebbersten指出，在合作的开始，有90%在土库曼斯坦工作的GAC公司员工。现在在GAC中的船舶和其他项目中，90%的员工是土库曼斯坦公民。据国际能源机构的预测，在未来25年，对石油和天然气的需求将有大幅增长。这意味着将有更多的工作场所和更多对高层次专门人才的需求，因此

进行国际合作的需求也将增长，——E. Ebbersten这样肯定。

## Shakh Deniz气田的天然气储量已经改变了阿塞拜疆的经济地位

E. Ebbersten的想法得到另一大石油和天然气资源所有者——阿塞拜疆代表，SOCAR的公司副总裁Tofiq Gahramanov的证实。他强调，阿塞拜疆的经济快速增长率离不开石油和天然气工业，这反过来又不会不刺激国际合作的发展可能。此类项目如Azeri -Chyrag-Giuneshli, pipeline Baku-Tbilisi-Dzheikhan, Baku-Tbilisi-Erzerum和其他等，在西方伙伴的帮助下才有可能实施。

这种合作的结果是，与1994年相比，2010年在该国的石油开采从900万增加到5100万吨，天然气从60亿至70亿立方米增加到280亿立方米。

最近，来自20个国家的53个国际公司参与到在陆地和水上的阿塞拜疆领土的石油和天然气提取操作的一部分。这些国家对阿塞拜疆石油工业部门的投资超过37亿美元。

在1999年发现了Shakh Deniz气田矿床，那里工作的外国合作伙伴认为它是水境内世界最大的储地。根据专家的评估，其资源有1.2万亿立方米，2.4亿吨凝析油。甚至该矿床第一阶段工作的实施使阿塞拜疆完全满足国家的当地需求，拒绝再从国外进口。这种储地使得阿塞拜疆从天然气进口国转向天然气出口国。

最近，工程第二阶段的筹备工作将在Shakh Deniz气田储地展开。首批天然气预计在2017年开采。据预计，在这个阶段每年将得到天然气约160亿立方米。

根据不同调查和计算的数据，有46亿吨常规燃料，在阿塞拜疆的油气资源大约有100亿公吨。

**FREE**

Conference and Exhibition

**RORO**  
CONFERENCE | EXHIBITION

## WHERE IT ALL FITS TOGETHER

22 - 24 MAY 2012 | GOTHENBURG, SWEDEN



**NEW**  
*Free to attend  
conference*

THE ONLY DEDICATED EVENT FOR THE **ROLL-ON/ROLL-OFF** SHIPPING INDUSTRY RETURNS WITH ITS BIGGEST EVER VISITOR PROGRAMME.

### RORO 2012's unmissable line-up includes:

- NEW** • Free conference open to all visitors
- Over 120 participating companies
- NEW** • Training Zone – covering all of your training needs

- Networking Bar and Internet Lounge
- Baltic Transport Journal Conference
- **Plus much more...**

**Register FREE at [www.roroex.com/jms](http://www.roroex.com/jms)**

Follow us on:



Co-located with:





# The future of oil industry: prognosis and strategy



**Vladimir Lapikov,**  
Adviser to the Minister  
of the Ministry of  
Energy of the Russian  
Federation

## Prognosis of IEA

International Energy Agency (IEA) notes that natural gas will play a central role in satisfying global demands for energy up to 2035 at least.

IEA specialists consider that the increase of trade by quotas on CO<sub>2</sub> emissions and the growth of prices for them will bring to the increase of comparative competitiveness of gas comparing to the other traditional sources of energy.

Differentiation of prices for gas in the key regional markets will remain, though the quotations in the USA will gradually be comparable to the European and Asian level. The biggest cost of gas is forecasted in Asia, the lowest cost – in the USA.

What may it mean, for example, for the Russian gas?

Firstly, the market will become more attractive from the point of view of price (excluding transportation of gas by pipelines to China – as the price there is being dictated by the buyer).

Secondly, even in case of free market relationships in the USA, low prices for gas do not allow to get significant profit.

Thirdly, taking into consideration

low transportation costs, European market for Russian gas may appear to be more profitable than Asian market.

The Agency forecasts the availability of significant surplus of natural gas in the world. So, in 2007 it made 80 billion cubic metres, in 2009 – 130 billion cubic metres. In 2011 it may increase to 200 billion cubic metres, and then it will gradually decrease. Then gas extraction region will be Europe.

It should be noted that even by 2020 there will not come into exploitation any single gas pipeline or terminal, except the ones for which the final investment decisions are taken (i.e. „Juznyj potok“ and „Nabucco“ should not be taken into consideration) and then the unused capacities would make about 150 billion cubic metres per year. And the level of loading of export infrastructure will be lower than 80%.

According to IEA data, the use of energy resources in Russia will slowly increase. Natural gas will remain a dominating energy source (45-52% of general energy balance). The volumes of the use of oil will practically stabilize.

The experts of IEA paid special attention to the extraction of the resources of the Caspian Sea. To their mind, the Caspian region manages huge potential which due to diversification of delivery of oil and gas is to bring a significant input into ensuring of energy security in the world.

But potential barriers on the way of the assimilation of those resources, especially the financing difficulties and creation of transport infrastructure, crossing several countries, investment climate and uncertainty of export demand, will probably slow down this process. Never-the-less they suggest significant increase of the operations, for example, from 159 billion m<sup>3</sup> in 2009 to 260 billion m<sup>3</sup> by 2020 and more than 310 billion m<sup>3</sup> by 2035. It is important to note that in the prognosis of IEA not a single word is said about the huge Russian projects in the Caspian Sea.

## Prognosis of „Exxon Mobil“

We shall appeal to the other prognosis of the development of the global energy market.

Ensuring effective adaptation to the changes in the global market, the leader among the private oil and gas companies in the world „Exxon Mobil“ prepares its own „Prognosis of the development of energy“.

In the opinion of independent analysts and experts „Prognosis of the development of energy“ prepared by „Exxon Mobil“ – is the expanded and comprehensive research of long term global tendencies of demand and supply of energy resources.

„Prognosis of the development of energy“ is a result of continued scrupulous analysis of data in about 100 countries, 15 sectors of demand

and types of fuel, and also supported by the analysis concerning the tendencies of economic development, growth of population, implementation of modern technologies and etc.

As the Director General of „Exxon Mobil“ Rex Tillerson said, presenting new prognosis in the end of January 2011, „Our prognosis shows the blend of priorities to the side of natural gas, that is predetermined by the intentions of the company and the governments to find reliable, accessible and ecologically clean resources for the satisfaction of energy demand“.

It is forecasted concretely that the demand for natural gas by the end of 2030 will increase by 80% and the present energy-carrier will increase the production of electricity by 25%. The increase of the use of gas will be observed in all the regions of the world, but the most active growth is expected in the countries that do not belong to Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), especially in China, where the demand in 2030 will practically increase by six times comparing to 2005.

## Prognosis of BP

It is important to speak about the new report of the company BP called “Prognosis of the development of global energy up to 2030”, dedicated to the discussions of alternative ways along which the further changes in the world fuel and



# 石油工业的 未来： 预测与战略

## 国际能源机构预测



Vladimir  
Lapikov,  
俄罗斯  
联邦能  
源部部  
长顾问

国际能源机构（IEA）指出，天然气将发挥核心作用，至少满足全球能源需求到2035年。

国际能源机构的专家认为，贸易配额增加的二氧化碳排放量和价格的增长，与其他传统能源来源相比会为他们带来天然气比较竞争力的增加。

重点区域市场的天然气价格分化将继续存在，尽管在美国的报价将逐步向欧洲和亚洲的水平相媲美。天然气成本预计最大的在亚洲，最低的是在美国。

这可能意味着什么？比如说俄罗斯的天然气。

首先，从价格这点上来看市场将变得更加有吸引力（不包括管道输送到中国的天然气——价格正在由买方决定）。

其次，即使是在美国自由市场关系的情况下，天然气的低价格也不容许得到显着利润。

第三，考虑运输成本低，俄罗斯天然气的欧洲市场可能会出现比亚洲市场更有利可图的情况。

该机构预测了世界天然气大幅盈余存在的可用性。因此，它在2007年取得800亿立方米，2009年——1300亿立方米。在2011它可能会增加至2000亿立方米，然后会逐渐减少。然后天然气开采的地区将是欧洲。

应当指出，即使到2020年将不会开采且不应考虑任何单一的天然气管道或终端，最终投资决定采取的除外，（即“Juznyj potok”和“Nabucco”不考虑在内）然后未使用的容量每年将约有1500亿立方米。出口基础设施的负荷水平将低于80%。

根据国际能源署的数据，在俄罗斯能源资源的使用会慢慢增加。天然气将继续主导能源来源，占一般能量平衡的45-52%。石油的使用量将几乎稳定。

国际能源机构的专家特别关注开采里海资源。他们认为，里海地区掌控着巨大潜力，石油和天然气输送多样化是一股重要力量，确保世界能源安全。>

Energy complex (FEC) might go. In this publication the world leading oil and gas corporation is trying to clear out long term tendencies of the functioning of energy market, by supplementing it with evaluation of the reforms that are taking place in global economics, politics and technologies.

BP experts think that in the nearest two decades we shall become the witnesses of further intensification of international integration and rapid growth of economics for the population of low and average income.

According to the assessment of the company, during the last 20 years the global demand for primary energy increased by 45% and during the coming 20 years it will increase by 39% more.

Natural gas will take more places in the global fuel-energy balance as the share of coal and oil will decrease. Gas will demonstrate the biggest growth rates among other types of fuel (2,1% annually). (Compare the prognosis of BP saying that during the nearest 20 years the lowest consumption rates among all types of fuel will demonstrate oil).

So, 40% of the total growth of the consumption of gas out of the borders of OECD will be in Commonwealth BRIC (Brazil, Russia, India and China). It is anticipated that gas will change coal in all OECD countries in the production of electricity.

### Energy strategies

How are things going on in other „energy sites“, or in state and regional energy markets?

In China there is already existing for several years the so-called „White book of the development of energy“, the implementation of which is controlled within the framework of five-year plans.

The depth of analysis of the state and perspectives of the global development of FEC, prepared by Chinese scientists and specialists in this field are of the greatest respect.

In the USA since 2005 the national energy strategy is being implemented, having the status of a law, by the way.

In November 2010 the Energy Strategy for the period up to 2020 was taken by EU. Besides, separate European countries and EU on the whole, have already started to form

their energy development visions up to 2050.

Essential step in this direction was done preparing „Energy strategy of the Russian Federation up to 2030“, made by the Ministry of Energy of the Russian Federation and approved by the Government of the Russian Federation in November 2009.

The document, based on serious analysis and prognosis of the development of the country and global energy, was made in the period of global economic crisis. It was like a challenge, test of ability of Russian energy to withstand the arisen and coming problems.

In October 2010 the Government of the Russian Federation approved the Master scheme of the development of gas industry up to 2030, and a little later, the Master scheme of the development of oil industry up to 2020. Both documents are complex projects which determine long-term development perspective vectors of gas and oil industry.

Turkmenistan is living in a new epoch of its development – the epoch of new rebirth and great changes.

Gas industry in Turkmenistan is a basic one and it makes a great input into the development of economics of the whole country.

The Government of Turkmenistan has prepared a long term development program of the development of oil and gas industry of the country up to 2030, the aim of which is the realization of great potential of the country via the improvement of oil and gas infrastructure, beginning with the surveys of deposits, increase of extraction and processing and the development of different systems of export routes of delivery to foreign users.

Modern Turkmenistan makes a significant input on the development of the global energy.

Executive director of IEA Nobuo Tanaka notes, that nowadays the oil and gas markets endure multi-directional changes. Oil is further on losing its leading positions in the quality of industrial fuel.

Volumes of gas consumption are further on growing. But gas markets, in spite of the increasing globalization, are still limited by certain regional limits. ■

*From the report made at the international scientific conference „Turkmenistan oil and gas“ (summary)*



但这些资源潜在的障碍，特别是运输基础设施的创造，融资困难，跨越几个国家，投资环境和出口需求的不确定性，同化的方式，可能会减慢这一进程。无论如何，他们建议显着增加操作，例如，从2009年的1590亿立方米，到2020年的2600亿立方米以及2035年超过3100亿立方米。重要的是要注意，在国际能源署的预测没有一个字说的是俄罗斯在里海的巨大项目。

## “埃克森美孚”的预测

我们将呼吁全球能源市场的发展等预测。

为确保有效的适应全球市场的变化，世界上私人石油和天然气公司“埃克森美孚”领导人之间准备了自己“能源发展预后”。

根据独立分析师和专家的意见，“埃克森美孚”编写的“能源发展预后”——是对全球能源资源的需求和供应长期趋势的扩大和全面的研究。

“能源发展预后”是一个约100个国家的持续数据，15个行业的燃料类型和需求，也得到了关于经济发展、人口增长、现代技术实施等趋势分析的支持。

作为“埃克森美孚”的总干事Rex Tillerson说，在2011年1月底提出新的预后，“我们的预测显示倾向与混合天然气这面，这符合公司预定以及政府为找到可靠、方便和生态清洁的资源以满足能源需求的意图。

据预测，具体到2030年底的天然气需求将增加80%，目前的能源载体，将增加25%的电力生产。使用毒气的增加，将在世界所有地区观察，但最活跃的增长，预计在不属于经济合作与发展组织(OECD)的国家尤其是在

中国。实际上在那里，2030年的需求将比2005年增加6倍。

## 预后的BP

重要的是谈论称为“到2030年全球能源发展预后”的新BP报告，该公司致力于在世界上沿着这个方向，讨论进一步可能去改变燃料和能源综合(FEC)的替代方式。在本出版物中世界领先的石油和天然气公司正试图清除出地方在全球经济、政治和技术的改革，正在评估补充能源市场运作的长期趋势。

BP专家认为，在最近二十年，我们将成为国际一体化进一步深化、经济快速增长、人口数量低、收入平均的证人。

据该公司的评估，在过去的20多年中，全球初级能源需求增加了45%，并在未来20年内将增加39%还多。

天然气将被用在更多的地方，使得全球燃料能源平衡，煤炭和油的份额会减少。天然气将在其他类型的燃料之间展示出最大增长率(每年2.1%)。(比较预后的BP说，在最近的20年所有类型的燃料之间石油将展示最低的消耗率)。

因此，在经合组织边界之外的天然气消费总量增长的40%将在联邦金砖四国(巴西、俄罗斯、印度和中国)。据预计，天然气将替代煤炭改变所有电力生产的经合组织国家。

## 能源战略

其他“能源站”或国家、区域的能源市场，事态进展如何？

在中国已经有几年的现有所谓的“能源发展白皮书”，其实施控制在五

年计划框架内。

国家和FEC全球发展角度的深度分析，由在这一领域的最受尊敬的中国科学家专家编写。

自2005年以来，美国国家能源战略以具有法律地位的方式正在实施。

欧盟采取了2010年11月期间到2020年的能源战略。此外，独立的欧洲国家和整个欧盟，已经开始形成自己到2050年的能源发展愿景。

“俄罗斯联邦的能源战略，到2030年，由俄罗斯联邦能源部批准，由俄罗斯联邦政府于2009年11月，向着这个方向做重要一步的准备。

该文件以认真分析和预测国家和全球能源的发展为基础，定位在全球经济危机时期。这就像对俄罗斯能源承受能力的产生和未来问题测试的一个挑战。

俄罗斯联邦政府在2010年10月批准天然气工业发展的总体计划，这将持续到2030年以及过后的一段时间中，石油工业发展的总体计划要到2020年。这两份文件是复杂的项目，是确定石油和天然气行业的长远发展的角度载体。

土库曼斯坦生活在一个新的发展时代——新的重生和巨大变化的时代。

在土库曼斯坦的天然气是一个基本行业，它为整个国家的经济发展注入了一股伟大的力量。

土库曼斯坦政府已经准备了2030年的很长的国家石油和天然气工业长远发展计划，其目的是实现国家的巨大潜力，通过石油和天然气基础设施的改善，开始调查储地，增加开采和加工，发展对国外用户的出口交付路线的不同系统。

现代土库曼斯坦对全球能源发展起到了重要作用。

国际能源署执行董事Nobio Tanaka指出，时下的石油和天然气市场承受多方向的变化。石油进一步失去其在工业燃料的质量领先地位。

天然气消费量上进一步增长。但在天然气市场，尽管日益全球化，仍局限于某些区域限制。

来自国际科学会议“土库曼斯坦石油和天然气”上所作的报告

# TRANSCASPIAN

11<sup>th</sup> INTERNATIONAL  
TRANSPORT, TRANSIT & LOGISTICS EXHIBITION



13-15 JUNE 2012  
BAKU, AZERBAIJAN

[www.transcaspian.az](http://www.transcaspian.az)



#### Organisers



Iteca

Tel: +994 12 447 47 74  
Fax: +994 12 447 89 98  
E-mail: [transport@iteca.az](mailto:transport@iteca.az)

#### Venue

BAKU  
EXPO CENTER



[www.facebook.com/TransCaspian](http://www.facebook.com/TransCaspian)



# Factors, which adjust the global market



**Daniel Stein**  
Senior Adviser, Office  
of the Special Envoy  
for Eurasian Energy,  
US Department of  
State

The past year certainly has been a turbulent one in global energy markets. Political developments in the Middle East and North Africa, as well as the aftermath of the Japanese earthquake and tsunami, have had a major impact on both oil and gas markets. For gas markets in particular, the ultimate impact of the Japanese nuclear disaster, while not yet clear, is likely to be significant. In the short term at least, Japan has been forced to purchase more LNG to replace the power lost by the shut-down of the Fukushima nuclear plant. Over the longer term, as European and other countries shutdown some of their older nuclear plants and reevaluate plans for new nuclear plants, demand for natural gas as a substitute fuel is sure to rise.

First, natural gas will continue to be an important fuel, all the more so as a result of the Japanese nuclear disaster.

Second, the global market for natural gas continues to change rapidly, in large part due to developments in the United States.

The U.S. is the world leader in the production of unconventional gas, including shale gas. In fact, as a result of the shale revolution, the U.S. is largely self-sufficient in gas. There are even projects being developed in the United States that would liquefy shale gas for export of LNG to world markets.

At the same time, the U.S. shale gas experience is gradually beginning to move to other parts of the globe, including Europe and Asia, and important shale discoveries in China, for example, could also significantly change today's global gas market.

One result of the increase in U.S. domestic gas production over the past several years, has been to force LNG suppliers that had been targeting the U.S. market seek custom-

ers elsewhere, including in Europe. This has put pressure on gas prices in Europe, and has resulted in the renegotiation of some of the pricing and take-or-pay provisions of long-term gas supply contracts.

While worldwide demand for gas will be impacted by the factors I have already mentioned, such as the Japanese nuclear disaster, supply of gas in the form of LNG from Qatar, Australia, Papua New Guinea, Nigeria and elsewhere, will continue to grow. LNG will provide more price competition, new ways to think about long-term contracts, and the development of a real global market for natural gas.

While all these market changes will inevitably have some impact on U.S. policy, they will not change the fundamental goals of our Eurasian Energy strategy.

First, we will continue to encourage the development of new oil and gas resources and also promote efficiency and conservation in the use of all energy resources. Because there is a world market for oil, new production can meet growing demand anywhere in the world, including in the U.S. When we are talking about new natural gas production in the Caspian region, it is unlikely that any of that gas will reach the U.S., but it is still important because it will add to international gas supply. Additional supply in one place naturally frees up supply in another.

Second, we will continue to assist Europe in its quest for energy security. Taking goods and services together, the EU and the U.S. account for the largest bilateral trade and investment relationship in the world. Europe is our partner on any number of global issues from Afghanistan to the Middle East, from human rights to free trade. We have an interest in an economically strong Europe and vice versa.

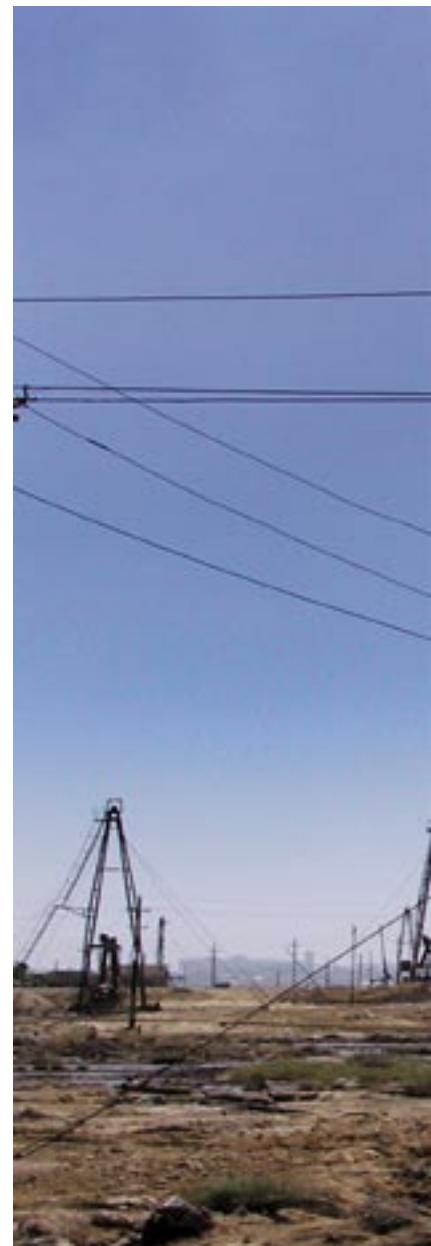
Third, we will continue our efforts to help Caspian and Central Asian countries, including Turkmenistan, find new routes to market for their oil and gas. We want to help foster economic growth and prosperity in these countries. By expanding export routes, these countries can

increase competition for their resources, demand a higher price, and create strong links to the global economy. The producer countries, including Turkmenistan, should be able to make their own independent choices regarding how they deal with energy resources.

In line with this approach, the Obama Administration has worked to support the establishment of a new pathway, the Southern Corridor, to bring natural gas to Europe through Turkey, from the Caspian and potentially other sources, including Iraq. Turkey and Azerbaijan signed an agreement on transit of gas across Turkey to Europe, a significant step forward in realization of the Southern Corridor. Gas from Azerbaijan's Shah Deniz offshore field will likely be the first significant volumes available to supply the Southern Corridor. Three separate pipeline consortia, Nabucco, ITGI and TAP, are now competing for the right to ship Shah Deniz gas, and a decision by the Shah Deniz consortium is expected by the end of the year.

Regarding additional gas supplies for the Southern Corridor, we have noted that President of Turkmenistan G. Berdimuhamedov has talked positively about providing gas to Europe as part of Turkmenistan's efforts to diversify its export routes. The EU, Turkmenistan and Azerbaijan are currently negotiating an agreement that would further this goal by establishing the basis for a Trans-Caspian Gas Pipeline. In this respect, I should state our view-if Turkmenistan and Azerbaijan agree on construction of such a pipeline, no other country has veto power over that decision.

It is important to emphasize that new pipelines alone will not sufficiently provide for Europe's energy security. The U.S. supports the other initiatives that Europe is undertaking to increase its own energy security. Those initiatives focus on building a single market for energy, unbundling the distribution and supply functions of energy firms, building interconnectivity of European gas and electricity networks, development of shale gas reserves, enhancing LNG import capabilities, increasing gas storage, improving energy efficiency, and exploring alternative and renewable sources.



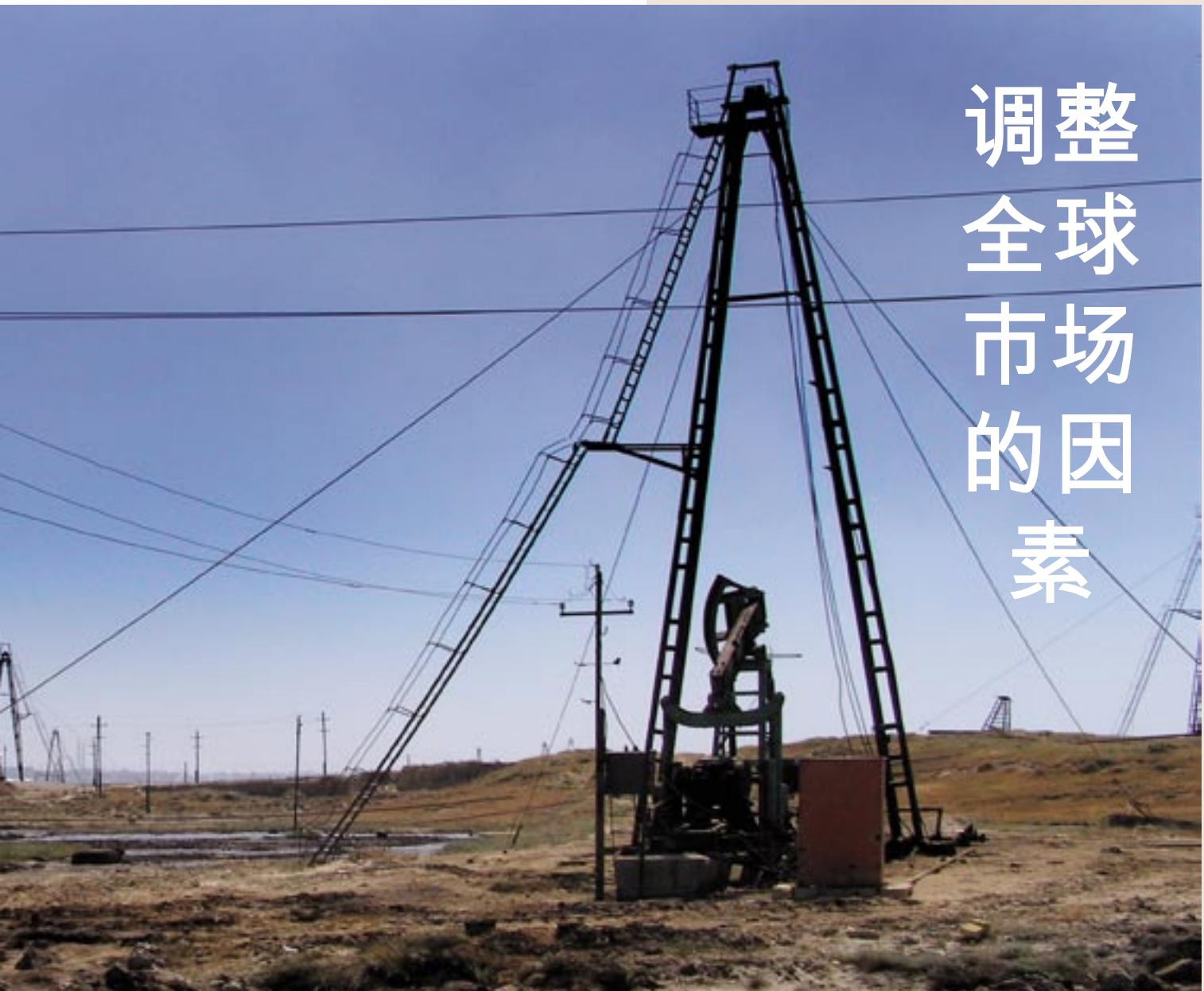
ties, increasing gas storage, improving energy efficiency, and exploring alternative and renewable sources.

Some people have portrayed our energy policy and Russia's as part of a Great Game. We reject this analysis. Energy security should not be a zero sum game; in fact we need to find areas where we can cooperate with Russia. The recent ExxonMobil-Rosneft deal is a good example of how the two countries can work together in a mutually advantageous manner.

I should mention Turkmenistan's initiative to deliver natural gas to Afghanistan, Pakistan and India through the so-called TAPI pipeline. The TAPI project would provide revenue and jobs for Afghanistan at a critical time in its economic development. TAPI would also provide clean fuel to the growing economies of Pakistan



# 调整 全球 市场 的因 素



and India. The U.S. has welcomed renewed interest in TAPI, and the possibility of American companies participating in the project. Of course, we recognize the challenges to completing such a project, from both a security and commercial standpoint.

Despite these challenges, there has been recent progress on TAPI and important steps continue on the part of the participating governments. Since signature of the Intergovernmental Agreement last December, the parties have been negotiating gas sales and purchase agreements. As of today, we understand that Turkmenistan has reached agreement with India and Pakistan and is close to agreement with Afghanistan on gas pricing, and that formal Gas Sales and Purchase Agreements may be signed soon.

As the project development process moves forward, it is important to keep in mind that private sector participation will be critical in making the TAPI project a success. TAPI must be viewed as an integrated project, from the gas fields in Turkmenistan supplying the gas to the ultimate markets in Afghanistan, Pakistan, and India.

In fact, without an international oil company working together with Turkmenistan in the development of the gas supply, the project simply will not be financeable.

The road ahead is long for TAPI, but the benefits would be significant and are certainly worthy of the diligence and interest demonstrated by the four countries. ■

*Prepared for presentation at the international conference "Oil and Gas of Turkmenistan" (summary)*



Daniel Stein  
任职于美国国务院欧亚能源特使办公室，高级顾问，

**在** 全球能源市场方面，过去的一年无疑是动荡的一年。中东和北非地区的政治发展以及日本地震海啸的余波，对石油和天然气市场产生了主要影响。特别是最终影响了日本的天然气市场。

核灾难的最终影响目前尚不清楚，但可能很显著。至少在短期内，日本一直不得不购买更多的液化天然气来代替由于关闭福岛核电站而失去的能源。长远来说，欧洲和其他国家关闭了一些较旧的核电厂，并重新评估新的核电厂计划，天然气作为替代燃料的需求必然上升。

首先，天然气将继续成为一种重要燃料，这是由日本核灾难引发的结果之一。

其次是全球天然气市场将持续快速变化，这在很大程度上是

由于美国的发展。

美国在非常规天然气生产方面世界领先，包括页岩气。事实上，作为页岩革命的结果，美国的天然气实现了自给自足。美国在开发的项目中甚至有将页岩气溶解为液化天然气，出口到全球市场。

与此同时，美国页岩气的经验正逐渐开始移向全球其他地方，包括欧洲和亚洲，比如说在中国发现的重要的页岩基地，也可以显著改变今天的全球天然气市场。

在美国国内天然气产量增加的一个结果，是过去几年中美国国内天然气的生产已经迫使定位美国市场的液化天然气供应商去其他地方寻求客户，包括在欧洲。这给欧洲的天然气价格增加了压力，并导致重新谈判长期天然气供应合同的定价，采购和销售条款。

虽然世界各地的天然气的需求将受到影响的因素我已经提到，如日本的核灾难。来自卡塔尔、澳大利亚、巴布亚新几内亚、尼日利亚和其他地方以液化天然气形式供应的天然气将继续增长。液化天然气将引发更多的价格竞争，引导以新的方法来考虑长期合同，为真正自然气体的全球市场提供发展机会。

那么所有这些市场的变化，必然会对美国的政策有一定的影响，但这些不会改变我们的欧亚能源战略基本目标。

首先，我们将继续鼓励发展新石油和天然气资源，也促进效率和养护使用的所有能源资源。因为世界这个石油市场能够满足在世界任何地方日益增长的新需求，包括美国。当我们谈论关于里海地区新的天然气的生产，任何这种气体将到达美国是不可能的，但它仍然重要，因为它会增加国际的天然气供应。一个地方的超额供应自然会缓解另一个地方供应的压力。

其次，我们将继续协助欧洲寻求能源安全。把商品和服务放在一起，欧盟和美国占了世界上最大的双边贸易和投资关系。从阿富汗到中东，从人权到自由贸易，欧洲是我们任何全球性问题上的合作伙伴。我们对经济上强大的欧洲很感兴趣；反之亦然。

第三，我们将继续努力，以帮助里海和中亚国家，包括土库曼斯坦，寻找其石油和天然气新的市场路线。我们要帮助和促进这些国家的经济增长和繁荣。通过扩大出口路线，这些国家可以增加对资源的竞争，要求较高的价格，并建立全球经济的紧密联系。这些包括土库曼斯坦在内的生产国，在关于如



何处理自己的能源资源问题上，应能自主选择。

在这种方法中，奥巴马政府曾支持建立一个叫做南走廊的新途径，从里海和其他潜在的包括伊拉克的来源中，把天然气通过土耳其运输到欧洲。在土耳其将其天然气运输到欧洲的过程中，土耳其和阿塞拜疆签署了一项过境协议，这为实现南部走廊向前迈出了重要的一步。

阿塞拜疆的Shah Deniz海上油田可能会是南部走廊最重要的天然气供应者。三个独立的流水线财团，Nabucco, ITGI 和TAP现在正在竞争此项运输Shah Deniz气田天然气的权利，其结果由Shah Deniz气田决定，预计在今年年底公布。

关于南部走廊额外的天然气供应，我们注意到，土库曼斯坦G. Berdimuhamedov总统谈到，作为土库曼斯坦积极出口天然气到欧洲的一部分，其正在努力实现路线多样化；欧盟、土库曼斯坦和阿塞拜疆目前正在谈判，以达成一项协议，这将通过建立一个跨里海天然气管道的基础上进一步推动这一目标。在这我应该申明一下我们的观点：如果土库曼斯坦和阿塞拜疆方

面就管道建设达成一致意见，其他国家没有否决的权利。

重要的是仅仅强调新的管道将没有足够能力来提供欧洲能源安全。美国支持欧洲承诺的其他举措，来增加自身的能源安全。这些举措的目标是：重点建设能源单一市场，分拆能源公司的分配和供应职能，建筑欧洲天然气和电力网络的互联互通，发展页岩气储量，提高液化天然气进口能力，增加储气库，提高能源效率，并探索替代和可再生能源。

有些人描绘了我们的能源政策和作为一场伟大比赛一部分的俄罗斯。我们拒绝这样的分析。能源安全不应该是一个零计算游戏。事实上，我们需要找到可以与俄罗斯合作的地方。埃克森美孚石油公司最近如何以互利的方式处理两国间的关系是一个很好的例子。

我应该提到，土库曼斯坦通过所谓的TAPI管道主动提供天然气到阿富汗、巴基斯坦和印度。TAPI项目将在其经济的发展关键时刻对阿富汗提供其收入和就业机会。TAPI也将为巴基斯坦和印度的经济增长提供清洁燃料。美国欢迎新的利益群体出现在TAPI以及美国公司参与该项目的可能性。当然，我们承认无论从安全性还是商业的角度来看，完成这样一个项目时有这些挑战。

尽管如此，TAPI的政府参与方面还是有最近进展和重要的继续步骤。自去年12月签署政府间协定以来，双方已谈判天然气销售和购买协议。截至目前，据我们了解，土库曼斯坦已与印度和巴基斯坦达成的协议，并也将近与阿富汗就天然气价格达成协议。正式的天然气销售和购买协议可能将很快签署。随着项目在过程中不断向前发展，很重要的一点是要记住，私营部门的参与对TAPI项目获得成功将至关重要。TAPI必须被视为土库曼斯坦天然气供应领域的综合项目，阿富汗、巴基斯坦和印度的最终天然气市场。

事实上，没有一个国际石油公司与该项目的天然气供应发展一起运作，这个项目根本不能盈利。

TAPI项目前面的道路是漫长的，但带来的重大好处将对这四个国家付出的勤奋和代价做出肯定。■

以上为国际会议“土库曼斯坦的石油和天然气”上做报告所准备。

# 6<sup>TH</sup> INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2012

Le Méridien Hotel, Mauritius  
Thursday 29 and Friday 30 March 2012

Hosted By



- Technical Site Visit
- Networking Gala Dinner
- 30 International Exhibition Stands
- 30 International Conference Speakers
- 350 International Decision Makers

Official Hotel and Venue



Name Tags Sponsor



Gala Dinner Sponsor



Official Carrier



- How will Africa contribute to a global recovery?
- Hinterland connections for developing International trade
- Responding to the shipper

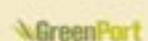
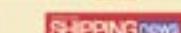
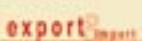
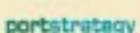
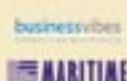
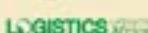
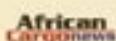
- Latest trends in port equipment
- Ports – benefitting from new business opportunities
- Regional port development – keeping pace with trade growth

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

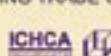
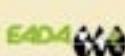
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





# New opportunities

**T**he visit of the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite to the Republic of Kazakhstan in the beginning of October 2011, accompanied by a big delegation of the members of the Government of Lithuania and businessmen, was crowned with the signing of important intergovernmental agreements and successfully commenced international transport project which connects China, Kazakhstan, Russia and Lithuania.

**The launching of a shuttle container train "Saule" (The Sun), according to D. Grybauskaite's statement, opens a unique opportunity for Lithuania and Kazakhstan to become a global junction between Europe and Asia and ensures new economic perspective.**

## Knowledge of Lithuania and Kazakhstan

The Presidents of Lithuania and Kazakhstan Dalia Grybauskaite and Nursultan Nazarbayev

stressed the significance of dynamically developing bilateral relationships between Lithuania and Kazakhstan in strengthening of partnership between Middle Asia and European Union, acknowledging Lithuania as an important partner of Kazakhstan in EU, and Kazakhstan as an important partner of Lithuania in Middle Asia.

Both countries, having stepped into the third decade of their independence, were given possibilities to demonstrate the knowledge of the management of international relations and solution of urgent

matters as they one after another chaired the Organisation for Security and Cooperation in Europe (OSCE), uniting 56 countries.

In 2010 when Kazakhstan chaired this organisation a meeting was revived of the Summit for the first time after the break of 11 years. In Astana meeting there was adopted the first declaration where the goal to create a free, democratic, common and inseparable Euro-Atlantic and Eurasian security community from Vancouver to Vladivostok was stressed, and the resolution to seek for human rights and the development of fundamental freedom in OSCE environment was confirmed.

During the chairmanship in OSCE in 2011 Lithuania pays a lot of attention for the solution of long-lasting conflicts, for the de-



velopment of tolerance and non-discrimination principles in OSCE environment.

## The Presidents of both countries issued a common declaration

In the common declaration the Presidents of Lithuania and Kazakhstan stated that they will further develop bilateral cooperation in the highest level and will take necessary measures for the inducement of inter-trade and investments, preparation and implementation of common projects of business companies and scientific centres as well as the creation of innovative products and services stressing innovations as one of the most important priorities of economic competitiveness, will pay special attention for the development of the dialogue in transport field and formation of trans-continental East-West transport corridor and will induce the development of common projects.

Nursultan Nazarbayev stressed that Lithuania was a priority partner of Kazakhstan in the Baltic Sea region.

According to the head of Kazakhstan, the first official visit of the President of Lithuania has become a new impulse, which puts bilateral economic relationships in the higher level.

## Business Council was founded

During Lithuanian and Kazakhstan business forum in Astana with the attendance of the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaite and the Prime Minister of Kazakhstan Karim Masimov a Business Council was founded.

The president of Industrialists' Confederation of Lithuania the deceased Bronislovas Lubys and the chairman of Kazakhstan business association "Atameken" Ablai Myrzachmetov signed the Memorandum of Cooperation.

"For the first time after 20 years we will have a common Business Council, which will take care of bilaterally useful business projects. Namely business relations is the best background for the development of bilateral relations between the countries", - Grybauskaite said.

According to the statement of the Lithuanian President, the priority cooperation project between Lithuania and Kazakhstan becomes the train "Saule", which is especially important both for the business of the country and the whole state. During the business forum the Ministers of Transport of both countries signed the inter-institutional agreement concern-

ing the cooperation of railways, which will add to the smoother implementation of the train "Saule" project too.

The Lithuanian President noted that this strategic project would become an impulse to other, smaller business projects.

Container train project, the possibility to organise a direct connection between Lithuania and Kazakhstan by air transport, creation of more favourable conditions for road carriers and other matters were discussed in the Ministry of Transport of Kazakhstan, where the delegation of Lithuania met the Minister of Transport of Kazakhstan Berik Kamalyev, Vice Ministers and heads of Kazakhstan road, air and railway transport.

## "Saule" – between East and West

The first common project – container train "Saule", which was given a start by the presidents of both countries, calling it as strategic cooperation project, economic engine and revolution in cargo transportation market between Lithuania and Kazakhstan, is already operating successfully.

On the 10th of November, in Kena railway station in Lithuania there was a grand meeting of the container train "Saule", transporting via

Lithuania 41 containers with computer technology from China's city Chongching to Antwerp (Belgium). During the whole route "Saule" covers almost 11 thousand kilometres.

Having started its route in China the train reached Lithuania in 13 days.

Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis is sure that China companies, exporting their production to West Europe, might actively use the new route via Kazakhstan, Russia, Belarus and Lithuania and the cargo can be transported further on to the West via Poland by railways, road or sea transport from Klaipeda port.

"I am sure, if the comfortable transportation, quick border-crossing and competitive service tariffs are ensured, the new route via Lithuania will be successful. The Baltic Sea region with its qualitative transport infrastructure and northernmost ice-free Klaipeda seaport may become a new transport corridor for international transports from Asian countries", - E. Masiulis said.

According to the Ambassador of China in Lithuania Tong Mingtao, the train "Saule" is a result of a long-time cooperation, and its arrival marks the beginning of the new transportation era.

"This project will strengthen the



achievements of transport sector of our countries", - T. Mingtao confirmed.

The Ambassador of Kazakhstan in Lithuania Galymzhan Koishbayev stressed the symbolism of the name of the train – in the Kazakh language the word "saule" means "a sunray".

"It is symbolic that "Saule" started its journey in the East and is traveling to the West", - G. Koishbayev said.

The Director General of the operating company UAB „VPA Logistics“ Darius Beinortas affirms that EU countries and China are very much interested in this train.

"It is possible to transport various goods by this route, from every-day technology to textile, raw materials and food products. The majority of cargo is presently transported by sea and it takes about 40 days, and the train is able to reach the final point about three times faster", - Beinortas said.

Director General of AB "Lietuvos geležinkeliai" (Lithuanian railways) Stasys Dailydka stressed that the realisation of this project is a result of common and efficient work of several years of the presidency of the Republic of Lithuania, Ministry of Transport and Communications, Klaipeda seaport, „VPA Logistics“, railway administrations of Lithuania and other countries.

"It is a great challenge for Lithuanian transport system, but we ex-

pect that thanks to the efficiently and purposefully executed transport policy that created synergy among the airports and railways of the country and Klaipeda port will allow to reach the best results and greatest benefits for interested parties", - S. Dailydka said.

"The shuttle train reaching China in almost 10 days – is a revolution in cargo transportation market. It is not only the benefit for the economics of the country ensured for tens of years, but also the best proposal for Europe and China that are looking for junctions", - said the Lithuanian President Dalia Grybauskaite at her visit in Astana.

As the global geopolitical situation is changing, Lithuania and Kazakhstan use the unique opportunity to become a global junction between Europe and Asia and ensure new economic perspective for the people of their countries. The implemented transport project which connected China, Kazakhstan, Russia and Lithuania, according to D. Grybauskaite, will become an important junction the benefits of which will very soon feel a lot of countries.

The project of the train "Saule" will be beneficial not only economically. Its implementation will allow more active developing of more environmentally friendly transport, connecting Europe and Asia along Lithuanian logistics bridge. ■

# 新机遇

**立** 陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite于2011年10月初对哈萨克斯坦共和国进行访问，代表团陪同成员由立陶宛政府官员和商人组成，访问围绕着成功签署重要的政府间协定开始，并展开连接中国、哈萨克斯坦、俄罗斯和立陶宛的国际运输项目。

D. Grybauskaite在声明中指出，穿梭集装箱列车“Saule”（太阳）的推出，为立陶宛和哈萨克斯坦成为欧亚之间的全球交界处开启了一个独特的机会，确保了新的经济前景。



## 关于立陶宛和哈萨克斯坦的情况

立陶宛和哈萨克斯坦的总统，Dalia Grybauskaite和Nursultan Nazarbayev，

强调了动态发展立陶宛和哈萨克斯坦之间的双边关系的重要意义，要加强对中亚和欧洲联盟之间的合作，将立陶宛视为哈萨克斯坦在欧盟的重要合作伙伴，并将哈萨克斯坦作为在中亚的重要合作伙伴。

这两个国家都跨进了他们独立的第三个十年，他们相继担任欧洲安全与合作组织（欧安组织）的主席，团结着56个国家，这分别给予了可能性来证明其在管理国际关系、解决紧急事项方面拥有知识。

2010年，哈萨克斯坦为这个组织主持了一次会议，复兴了沉寂11年之久的首脑会议。通过在阿斯塔纳会议发表了第一个声明，强调了其目标是建立一个从温哥华到符拉迪沃斯托克的自由、民主、普遍、不可分割的欧洲——大西洋和欧亚安全社区，在欧安组织的环境中寻求人权和基本自由的发展决议得到证实。

2011年立陶宛在担任欧安组织主席国期间，花了很多精力来解决长期冲突，为创造欧安组织中容忍和不歧视的原则的环境发展创造条件。

## 两国总统发表了一个共同声明

立陶宛和哈萨克斯坦总统在共同声明中表示他们将以最高水准进一步发展双边合作，并会采取必要措施引导之间的贸易和投资；商业公司和科研中心共同项目的准备和实施，以及强调创新作为经济竞争力的最重要的优先事项之一的创新产品的创造和服务，这些将特别关注运输领域的对话和跨东西大陆交通走廊的形成发展，并会引导共同项目的发展。

Nursultan Nazarbayev强调，立陶宛是哈萨克斯坦在波罗的海地区的优先合作伙伴。

根据哈萨克斯坦的首领所述，立陶宛总统首次正式访问，已成为一个新的契机，以在更高级别建立双边经济关系。

## 商务委员会成立

立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaite和哈萨克斯坦总理Karim Masimov出席了在阿斯塔纳举办的立陶宛及哈萨克斯坦商务论坛，商业理>





事会成立。

立陶宛工业家联合会协会主席Bronislovas Lubys以及和哈萨克斯坦商业协会“Atameken”的主席Ablai Myrzachmetov签署了合作备忘录。

“我们创办二十年以来首次共同的商业理事会，将采取对双方都有益的商业项目，所说的商业关系是国家之间发展双边关系的最佳背景，”Grybauskaite说。

据立陶宛总统的声明，火车“Saule”成为立陶宛和哈萨克斯坦之间合作的优先项目，这一点对于国家和整个大陆的业务都特别重要。商业论坛期间，两国运输部长签署机构间关于铁路合作的协议，这将促进火车“Saule”项目顺利实施。

立陶宛总统指出，这个具有战略意义的项目，将成为其他较小的业务项目的助推器。

集装箱列车项目，以及通过组织航空运输直接连接立陶宛和哈萨克斯坦，这种可能性为公路承运人创造更有利的条件，哈萨克斯坦运输部就其他事项进行了讨论，立陶宛代表团会见了哈萨克斯坦交通运输部部长Berik Kamalyev、副部长、以及哈萨克斯坦公路、航空和铁路运输的负责人。

## “Saule”——东方与西方之间

第一个共同的项目——穿梭集装箱列车“Saule”，由两国总统发起，作为战略合作项目和经济引擎，立陶宛和哈萨克斯坦之间的货物运输市场革命，已经成功运行。

在11月10日，在立陶宛凯纳火车站举行了一个集装箱列车“Saule”盛会，此列车途径立陶宛，从中国城市重庆开往安特卫普（比利时），拥有41个带有计算机运输技术的集装箱。整个路线“Saule”占地近1.1万公里。

从中国始发，列车航线达到立陶宛的时间为13天。

立陶宛交通部长Eligijus Masiulis向中国的公司保证，其产品出口到西欧，可能要积极利用途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、立陶宛的新航线，货物可进一步向西方运输，通过波兰从铁路、公路和或克莱佩达港的海上交通。

“我确信，如果可以确保舒适的交通、快速的边境过境点和具有竞争力的收费服务，通过立陶宛的新航线将是成功的。波罗的海地区定性的运输基础设施和北端的无冰克莱佩达海港可能成为一个新的来自亚洲国家的国际运输走廊”，Masiulis说。

据中国驻立陶宛大使佟明涛表示，列车“Saule”是一个长期合作的结果，它的到来标志着新的交通时代的开始。

“这个项目将加强我们国家的交通运输部门所取得的成就”——明涛证实。

哈萨克斯坦驻立陶宛大使Galymzhan Koishbayev强调了列车名称的象征意义——“saule”这个词在哈萨克语中的意思是“新蕾”。

“这象征着‘Saule’从东方开始旅行，前往西方”，Koishbayev说。

操作公司UAB的“VPA物流”总干事Darius Beinortas重申，欧盟国家与中国对这列火车非常感兴趣。

“运输各种货物都可能通过这条路

线，从每天的技术到纺织、原材料和食品。大部分货物目前由海路需要40天左右，火车达到终点速度上能够快三倍左右，”Beinortas说。

AB““Lietuvos geležinkeliai”（立陶宛铁路）总监Stasys Dailydka强调，实现这个项目是几年来共同和有效工作的结果，其中包括立陶宛共和国总统、交通部、克莱佩达海港部、“VPA的物流”、立陶宛铁路主管部门和其他国家。

“对于立陶宛的交通运输系统来说，这是一个巨大的挑战，但我们预计，由于有效执行和有针对性的运输政策，国家机场和铁路以及克莱佩达港口之间可以产生协同作用，以使各利益方取得最佳效果和最大效益，”Dailydka说。

“穿梭列车近10天达到了中国——这是在货物运输市场的一场革命。它不仅将几十年造福国家经济，也为欧洲和中国的合作寻找最好的连接点”，在阿斯塔纳访问的立陶宛总统Dalia Grybauskaite说。

随着全球地缘政治局势正在发生变化，立陶宛和哈萨克斯坦采用了独特的机会，成为欧洲和亚洲之间的全球交界处，为各自国家的人民确保了新经济的将来。据Grybauskaite说，实施连接中国、哈萨克斯坦、俄罗斯和立陶宛交通项目，将很快成为很多重要利益的交汇处，这点将被很多国家感受到。

列车“Saule”项目将不仅有利于经济的发展。它的实施将允许更环保的运输得到更积极地发展，建立通过立陶宛连接欧洲和亚洲的物流桥梁。■



# Posidonia

4-8 June 2012, Metropolitan Expo, Athens Greece

A unique blend of  
business and social interactions  
at the heart of Shipping

Be part of the great Posidonia experience  
at a state of the art new venue

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA, e-mail: [posidonia@posidonia-events.com](mailto:posidonia@posidonia-events.com)

[www.posidonia-events.com](http://www.posidonia-events.com)



# Kazakhstan transport days

## **Transit-Kazakhstan 2011 has expanded**

During the official opening ceremony the Minister of Transport and Communications of Kazakhstan Berik Kamalyev noted that the goal of the organisation of these great events, such as the exhibition Transit-Kazakhstan and the conference TransEurasia 2011, was the further promotion of Kazakhstan's transit potential and its role in developing smooth and safe transportation in European and Asian environment. It is also a unique possibility for exchanging knowledge, solution of urgent matters in transport field and creation of mutually beneficial partnerships.

Traditional annual transport and logistics exhibition took place this year in a new and nice environment of Independence Chamber where the area, according to the organisers, was increased by 15 percent. 100 companies from 13 countries took part in it: compa-

**I**n 10-12 November this year Kazakhstan transport days took place in Astana and, as many other events in 2011 that took place in Kazakhstan, were dedicated to commemorate 20 years of the country's independence.

Transport days have joined together several traditional and some new events under one roof. There took place the international transport and logistics exhibition Transit-Kazakhstan 2011, the 8th international conference TransEurasia 2011, 31st transport coordinative consultation meeting of CIS countries, 1st Transport forum of Cooperation dialogue in Asia and the 1st International transport and logistics business forum Silk Road 2011.

Such complex of events achieved great attention from a lot of participants and foreign guests – from Transport Ministers and Vice Ministers, business partners, international and local institutions of Belarus, Latvia, Moldova, Bulgaria, Russia, Lithuania and Poland.

nies from Austria, Germany, Sweden, Switzerland, Georgia, China, Russia, Lithuania, Latvia, Estonia, Uzbekistan and Kazakhstan made the exposition background. During three days 1738 specialists visited the exhibition. It is by 28 percent more than last year.

As usually, there were active at the exhibition the railway companies from Kazakhstan, Russia, Ukraine, Lithuania and Latvia, the seaports of Batumi, Ventspils, Liepaja and Aktau.

Transit-Kazakhstan 2012 will take place in September 19-21 in Almaty, Atakent exhibition centre.

## **Kazakhstan transport programmes**

The President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev sent his greetings to the 8th international conference TransEurasia 2011, where more than 500 delegates from 50 countries, 16 international and regional organisations and fi-

nancial institutions, members of Parliament of Kazakhstan, local and foreign heads of ministries and institutions had gathered. The address of the President was read by Kazakhstan Deputy Prime Minister Aset Isakeshev.

The report of the Kazakhstan Transport Minister Berik Kamalyev, where he comprehensively revealed transport strategy and perspectives of the country, was met with great interest at the conference „Integration processes in Eurasian environment and their impact on the development of national transport systems and trans-continental transport corridors“.

During 20 years of Kazakhstan's independence many programmes were implemented and a legal background of transport corresponding to new social-economic conditions was created. 740 kilometres of new railway lines were built, 40 km of roads were renewed, 10 airports were reconstructed that now are in conformity with ICAO requirements, national air-lines Air Astana were created and Aktau port capacities were increased.

Kazakhstan has got a network of transit routes in three main directions: 1. Russia – European and Asian countries; 2. China, Japan and Southeast Asian countries; 3. Central Asian, the Caucasus, the Black Sea and the Persian Gulf countries and Turkey.

In each of those directions there pass 5 international transport corridors inside the country:

1. North corridor TransAsia railway mainline (TARM). West Europe - China, Korea, Japan, via Russia and Kazakhstan (line Dostyk-Astana-Petropavlovsk).

2. South corridor TARM. Southeast Europe-China and Southeast Asia via Turkey, Iran, Central Asian countries and Kazakhstan (line Dostyk-Saryagash).

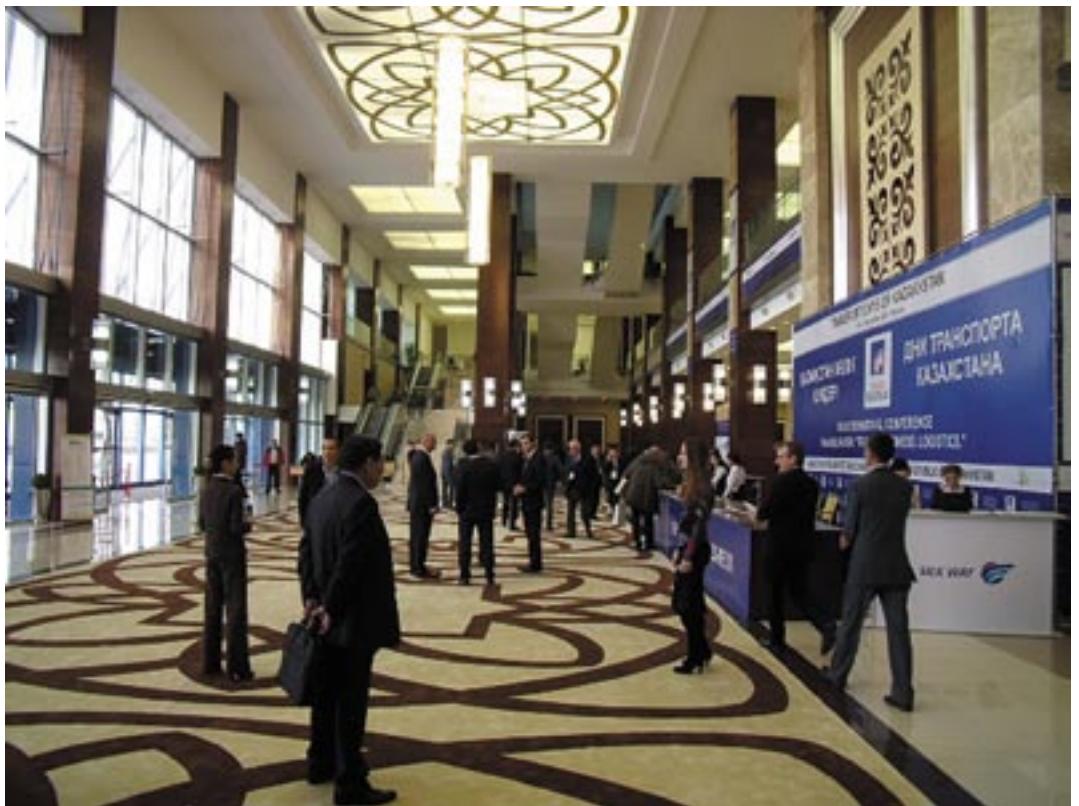
3. Central (Middle Asia) corridor. Central Asia – Russia and EU countries (line in Kazakhstan – Saryagash-Arysis-Kandagaci-Ozinki).

4. North-South corridor. North Europe – the Persian Gulf countries via Russia and Iran where Kazakhstan participates in the line seaport Aktau – the Urals region and Aktau – Atyrau.

5. TRACECA corridor. East Europe – South Caucasus – the Caspian Sea – Central Asia (line in Kazakhstan Dostyk – Aktau).

4 international transport corridors cross Kazakhstan air space.

About 15 million tonnes of car-



go is transported by Kazakhstan land transport corridors annually. Income from transit evaluates in about 900 million USD.

Executing Kazakhstan industrial - innovative development programme up to 2015, forecasted transit volumes should reach up to that 25 million tonnes of cargo transported by land. Anticipated income is up to 1.4 billion USD.

Within the framework of this programme it is foreseen to implement more than 60 infrastructure projects with total cost of more than 19 billion USD. During this year it is intended to construct 1.5 thousand and electrify 1.7 thousand kilometres of railways, build 50 thousand kilometres of automobile roads, reconstruct and modernise air and seaport infra-

structure and create national commercial fleet.

As B. Kamalyev stressed, by the initiative of the President of Kazakhstan N. Nazarbayev, there is successfully being implemented the revival idea of „The Great Silk Road“ – the mega-project of 8445 kilometres long trans-continental auto-transport corridor „West Europe – West China“, which was commenced in 2009.

It is the shortest road from China to Europe (China – Central Asia, China – Russia – East Europe), where the least number of countries are participating, resulting in the lowest number of border-crossings. Having implemented this project, it will take about 10 days to deliver cargo from China to Europe, i.e. it will become shorter by

3.5 times comparing to transportation by sea, which takes 30-45 days. It is foreseen to complete the project in 2013.

The Minister noted that the main point of international transit is the international railway border-crossing point with China Dostyk-Alasankau with its present carrying capacity of 16.5 million tonnes annually. Up to 2020 it is expected to increase its capacity to 20 million tonnes.

Railway projects Zetygen – Kargas and Uzen – state border with Turkmenistan will be of great significance for the formation of new corridors in the East-West and North – South directions.

New line Uzen – state border with Turkmenistan – was opened on the initiative of the Presidents of Kazakhstan, Turkmenistan and Iran and being included into international corridor North – South will allow to optimise cargo transportation from the Near and Middle East to Turkmenistan, Iran, Turkey and the Persian Gulf countries shortening the transportation route by more than 600 kilometres. The planned volume is 6 million tonnes per year.

Railway route Kargas-Zetygen will allow increasing cargo flows from China with 500 kilometres shorter route from Asia to Europe. During the first years of operation it is planned to transport about 7 million tonnes of cargo.





## Container train "Saule"— the initiative of the Presidents of Lithuania and Kazakhstan

Since the 1st of July 2011, the Customs Union started its operations in Kazakhstan, Russia and Belarus. The first results of activities of the Customs Union show that inter-trade volumes with Russia and Belarus increased respectively by 27 and 56 percent. Customs Union may perfectly serve in creating efficient transport corridors between China and Europe. For example, in railway route China – Urumci – Alashankau – Dostyk – Moscow – Brest only one customs clearance is necessary and it takes a very short period of time. It allows anticipating that via the countries belonging to the Customs Union there will turn 15-18 percent of cargo flow transported by land on the route China – Europe.

The excellent example is a container train „Saule“ ("Sun"), which was launched on the initiative of the Presidents of Lithuania and Kazakhstan on the 28th of October 2011 on the route Chuncin (China) – Dostyk (Kazakhstan) – Klaipeda (Lithuania) – Antwerp (Belgium). It takes 10 days to cover the distance from Dostyk to Klaipeda port (Lithuania).

Analogical train "Baltic Transit II" will run between Kazakhstan and Estonia.

## Logistics centres or dry ports?

In order to promote its transport corridors, Kazakhstan will create modern, efficient logistics infrastructure and construct logistics complexes in strategic transit points. There operate 10 big logistics centres in the country. New complexes are under construction in Kargas, Aktau seaport, Almaty, Dostyk and other strategic places.

In Kargas special economic zone a project „East gates“ is under implementation, a transport logistics centre, which is going to operate on dry port principle.

### All roads lead to China

It is difficult to say how many times the word China was pronounced during the conference, but hardly there was a single speaker who did not mention the name of this Asian country, which is called the factory of the world. It seems that an old saying „all roads lead to Rome“ will be changed to the other one – „all roads lead to China“.

Other super-states also spoke about those roads – Vice Minister of Transport of the Russian Federation Nikolai Asaul.

He also stressed that next to the creation of the Customs Union, the other task is important to the Eurasian countries and it is the creation of common energy market and formation of transport union in order

to create a common transportation services market and a single transport system of EU. Development of road transport infrastructure is of great significance as well.

Speaking about the transport strategy of the Russian Federation, N. Asaul said that up to 2030 they intended to have 1.35 million kilometres of roads in Russia corresponding to the standard requirements.

Russia, Kazakhstan and Uzbekistan, using their common efforts, develop international transport route E40: state border with Ukraine-Volgograd-Astrakhan-state border with Kazakhstan, further to Tashkent, Bishkek, Almaty, and territories of Middle Asia and up to the state border with China.

Implementing this objective programme „Development of Russian transport system in 2010-2015“ the measures for the development of complex international transport corridor „Europe – West China“ in the territory of the Russian Federation Saint-Petersburg – Kazan

– Orenburg – up to the state border with Kazakhstan are foreseen. The year 2010-2012 is dedicated for the preparation of the investment project, 2014-2016 – for project designing and construction.

The most urgent matters discussed at the conference are included into the Resolution adopted at the conference. New transport corridors are highly assessed in the Resolution such as trans-continental automobile route „West Europe – West

China“, railway route Kazakhstan – Turkmenistan – Iran and other initiatives of concrete transport routes such as container trains „Saule“ and „Baltic Transit“ and others.

## Aspiration – to become a part of global transport and communications system

Within the framework of the international conference „TransEurasia 2011“ there took place the first transport and logistics forum „Silk Road“, which summarised the results of a certain phase of the implementation of Kazakhstan transport logistics programme and state industrial innovation development.

Development of transport logistics is a priority for Kazakhstan and one of the conditions for the successful implementation of state programme in intensive industrial-innovative development of the country. According to the President of Kazakhstan N. Nazarbayev, Kazakhstan is to become a part of global transport-communications system and it will require intensive development of all transport infrastructure of the country. Therefore, by 2016 an adequate and competitive transport logistics system is planned to be created, which will guarantee Kazakhstan the status of trade and logistics business-hub of the region.

In order to increase transit po-

tential, there was made an inter-institutional commission for the development of logistics system and the Ministry of Transport was appointed to be a coordinator of this commission with the role of logistics operator trusted to the national company „Kazakhstan railways“ („Kazakhstan Temir Zholy“).

By the Decree of the Government a stock company „National transport logistics development centre“ (NTLDC) was founded within the national company „Kazakhstan Temir Zholy“, the role of which is to coordinate all new business initiatives and projects in the field of transport logistics and to form integrated transport logistics holding.

Both companies initiated the forum „Silk Road“ to discuss the forming of Kazakhstan transport logistics system, its integration into the global system, current economical situation, movement of goods, the special economic zone „Khargos – East gate“ and other matters.

During the forum the heads of „Kazakhstan Temir Zholy“ signed 12 memorandums and agreements with railway administrations of CIS, Baltic States, Germany and China.

## The history of the Great Silk Road

Secretary General of KazATO Theodor Kaplan's report on the revival possibilities of the Great Silk Road was full of historical facts,

nostalgia of romanticism of the journeys, expressive statistics, criticism about the inadequate activities and optimism concerning the future of this historical transport corridor.

T. Kaplan noted that Kazakhstan, having the territory of 2.7 million sq.m and situated in Eurasian sub-continent, is a reliable land bridge between China (the common border with China covers 1,783 km), Central Asia and European countries.

Though the term “The Great Silk Road” was introduced by the German geographer Rikhthofen only in 1877, one of the northern routes of the silk road via Kazakhstan is known since ancient times in trade history.

Formed in the II century B.C., later named as “The Great Silk Road”, this land trade route gave up its leading positions in the XVI century due to fast appearing borders and even faster growing sea routes.

Its rebirth started only in the end of XIX century, when in January 25, 1891 Zarkent and Zaisansk customs offices (now Khargos and Maikapcagay) were founded and Turkestan – Siberia railway was opened. In Sari Ozek railway station, 200 kilometres away from Kazakhstan-China border new warehouses were constructed and at the border in Zaken an auto-transport enterprise was opened.

The initiative of International Road-transport Union (IRU) and new Eurasian initiative NELTI gave

a new qualitative stimulus for the rebirth of “The Great Silk Road”.

In January 2005 in the frames of the NELTI project a test automobile caravan rode along the route Beijing-Khargos-Astana-Moscow-Riga-Vilnius-Berlin-Brussels with the carriers from Kazakhstan, Russia, Latvia, Lithuania and Poland taking part.

Successful implementation of this project was a powerful stimulus not only to activate the revival process of “The Great Silk Road”, but also to create a qualitatively new and efficient international Eurasian transit transport corridor.

International Road-transport Union (IRU) was awarded with „Windrose“ prize, founded by the international business magazine JURA MOPE SEA, for this NELTI project as the most innovative and successful logistics project in the direction East-West in 2010 during Almaty international conference „Role of logistics on the way Asia-Europe“.

Last year more than a million tonnes of cargo were transported from West China to Kazakhstan and by transit via Kazakhstan to Russia, Ukraine, Moldova, Caucasus, central Asia including Afghanistan, Baltic and other countries.

West European countries still are more in favour of cargo transportation by sea from Central and East China.

According to T. Kaplan, road carriers are sure that sooner or later the investors, West European importers as well as China companies and the

exporters will assess the advantages of land transport and will develop the licensed export production in already operating or newly constructed West China plants, which might significantly increase land transportation volumes of China production.

Secretary General of KazATO is sure that the implementation of the global project „West Europe – West China“ in Kazakhstan will make great impact on the transportation of transit cargo. The part of this project belonging to Kazakhstan covers 2,787 km and goes along the route: Khargos-Almaty-Chimkent-Aktobe-border with the Russian Federation. 2,452 km of this route is to be reconstructed and it will cost about 6,574 million US dollars. The work is done by consolidating forces and partnership with the states participating in this corridor, international organisations and business structures together with the active support from the highest political level.

It is anticipated that during the nearest five years transit transports from China via Kazakhstan will increase by three times at least.

The head of KazATO stressed that the implementation of such powerful projects as the revival of the Great Silk Road is impossible without the well-organised partnerships of state and private structures. In a lot of countries automobile transport is private, therefore, state companies lose competition against them and without efficient state authority actions it is impossible to successfully organise international transports. Competent authorities are to ensure joining of the country to the international conventions and treaties, signing of two-party and many-parties inter-governmental agreements, foresee timely quotas and interchange of papers with foreign permissions, permanently improve transport infrastructure, and decrease different administrative barriers on international transportation routes.

T. Kaplan said that namely the well-coordinated system – successful cooperation of Kazakhstan state structures, private sector and associated structures gave excellent results in the revival process of “The Great Silk Road”.

He made no secret by saying that there appeared cooperation gaps: the work of border-crossing points between China and Kazakhstan became worse, as well as difficulties in getting China visas.





# 哈萨克斯坦运输日

## 2011年运输——哈萨克斯坦展规模已扩大

在官方开幕仪式上，哈萨克斯坦交通部部长Berik Kamalyev指出，这些伟大活动组织者的目标，如运输——哈萨克斯坦展、2011欧亚运输会议，是进一步促进哈萨克斯坦的过境潜力，以及其在欧亚环境中发展顺利安全运输的作用。这也是一个在运输领域建立互惠互利伙伴关系、交换知识、解决紧急事项的独特机会。

传统的年度运输及物流展览会今年在一个崭新且环境优美的地段的独立会议厅举办，据主办方介绍，其规模上升了15%。来自13个国家的100家公司参加了展会：来自奥地利、德国、瑞典、瑞士、格鲁吉亚、中国、俄罗斯、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦的企业作了背景论述。在3天里1738位专家参观了展览。比去年同期增长28%。

在通常情况下，展览中来自哈萨克斯坦、俄罗斯、乌克兰、立陶宛和拉脱维亚的铁路公司和来自巴统、文茨皮尔斯、利耶帕亚和阿克套的海港都表现活跃。

2012年运输——哈萨克斯坦展将于9月19-21日期间在阿拉木图的Atakent展览中心举行。

## 哈萨克斯坦运输项目

哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev向2011年第八届欧亚运输国际会议致以问候，来自50个国家、16个国际和区域组织和金融机构、其中包括哈萨克斯坦议会成员以及本地和外国部委机构元首的500多名代表们前来参与。哈萨克斯坦副总理Aset Isekeshev宣读了总统的致电。

哈萨克斯坦交通运输部部长Berik Kamalyev全面揭示了该国的运输策略和观点，在他的报告里，他对大会中“在欧亚环境一体化进程及其对国家运输系统和跨大陆发展运输走廊的影响”展现出了极大的兴趣。

## 像

许多2011年在哈萨克斯坦举行的其他活动一样，哈萨克斯坦运输日于这一年11月10-12日在阿斯塔纳举行，本次活动专门致力于纪念国家独立20年。运输日已经与一些传统的和一些新的活动结合在一起。

举办的活动有国际运输和物流展览2011年运输——哈萨克斯坦展、2011年第八届欧亚运输国际会议、第31届独联体国家运输协调协商会议、在亚洲的第一届运输合作论坛和2011首届国际运输和物流商业论坛丝绸之路对话。

这些活动的多样化成功地吸引了很多参与者，引起了外宾的高度重视——其中有交通部长和副部长、商业合作伙伴、以及来自白俄罗斯、拉脱维亚、摩尔多瓦、保加利亚、俄罗斯、立陶宛和波兰的国际和地方机构。

哈萨克斯坦独立20年期间实施了许多项目，并创建一个新的社会经济条件下相应的运输法定背景。740公里的新铁路线建成，40公里的道路得到翻新，10个机场进行了重建以符合现在国际民航组织的要求，创建了国家航线阿斯塔纳航空公司并且阿克套港口的吞吐能力增加。



在哈萨克斯坦有一个中转航线网络，主要通向三个方向：1. 俄罗斯——欧洲和亚洲国家；2. 中国、日本和东南亚国家；3. 中亚、高加索、黑海和波斯湾国家以及土耳其。

在每个运输方向在该国境内都通过5条国际运输走廊：

1. 北走廊泛亚铁路干线(TARM)。通过俄罗斯和哈萨克斯坦实现西欧——中国、韩国、日本线路(线路为Dostyk-Astana-Petropavlovsk)。

2. 南走廊TARM。通过土耳其、伊朗、中亚国家和哈萨克斯坦实现东南欧地区——中国和东南亚地区线路(线路为Dostyk-Saryagash)。

3. 中环(中亚)走廊。中亚——俄罗斯和欧盟的国家(线路为Kazakhstan – Saryagash-Aryasis-Kandagaci-Ozinki)。

4. 南北走廊。通过俄罗斯和伊朗实现北欧——波斯湾国家线路，哈萨克斯坦参与其中，线路为海港Aktau-Urals&Aktau – Atyrau。

5. 欧高亚走廊。东欧——南高加索——里海——中亚(线路为Kazakhstan Dostyk – Aktau)。

跨哈萨克斯坦领空的4个国际运输走廊。

哈萨克斯坦的陆路运输走廊每年运送约1500万吨货物。过境收入约9亿美元。

哈萨克斯坦工业——创新发展计划执行到2015年，预计经陆运过境量货物可达2500万吨。预期收入高达14亿美元。

预计在这一方案的框架内要实施60多个基础设施项目，总费用超过190亿美元。在这一年中，要建造1500公里铁路并且使1700公里铁路电气化，建设5万公里的汽车道路，改造空中和港口基础设施并使之现代化，建立国家商业船队。

Kamalyev强调，哈萨克斯坦总统Kazakhstan Nazarbayev的倡议，成功地实施了“复兴伟大的丝绸之路”的想法——大型项目8445公里长的跨大陆汽车运输走廊“西欧——西中国”在



2009年展开。

这是从中国到欧洲（中国 - 中亚，中国 - 俄罗斯 - 东欧）最短的路，其中参与的国家数量最少，造成边境口岸的数量最低。执行这个项目，将需要10天左右将货物从中国运到欧洲，也就是说，与需要30-45天的海运相比时间上会缩短3.5倍。项目预计在2013年完成。

部长指出，主要国际中转点是中国，多斯迪克——阿拉山口国际过境铁路目前运载能力为每年1650万吨。到2020年其容量预计增加到2000万吨。

铁路项目泽提根——卡格斯和乌津——与土库曼斯坦国家接壤将在东——西、北——南方向形成新走廊问题上具有十分重要的意义。

新线乌津——与土库曼斯坦国家接壤在哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗总统的倡议下开通了，被列入到国际北——南走廊，将允许优化土库曼斯坦、伊朗、土耳其、近东和中东的货物运输和波斯湾国家缩短600多公里的运输路线。计划量为每年600万吨。

铁路路线卡格斯——泽提根将使得从中国从亚洲到欧洲增加的货流航线缩短500公里。在运作的第一年，计划运输约700万吨货物。

## 集装箱列车“太阳”——立陶宛和哈萨克斯坦总统的倡议

自2011年7月1日，在哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的海关联盟开始其业务。海关联盟的活动结果初步显示，与俄罗斯和白俄罗斯之间的贸易量分别增加了27%和56%。海关联盟可能完全服务于中国和欧洲之间建立有效的运输走廊。例如，在中国铁路的路线——乌鲁木齐——阿拉山口——多斯特克——莫斯科——布列斯特只有一个通关是必要的，这花费的时间很短。可以预计，通过属于海关联盟的国家走中国——欧洲路线的，15-18%的货物流量是通过陆运的。

很好的例子是一个集装箱列车“Saule”（“太阳”），这是2011年10月28日推出，立陶宛和哈萨克斯坦总统倡议的路线重庆（中国）——多斯迪克（哈萨克斯坦）——克莱佩达（立陶宛）——安特卫普（比利时）。它需要10天，覆盖从多斯迪克到克莱佩达（立陶宛）港口的距离。

类似的火车“波罗的海交通二号”将在哈萨克斯坦和爱沙尼亚之间运行。

## 物流中心或陆港？

为了促进其运输走廊的发展，哈萨克斯坦将建立现代化、高效率的物流基础设施，并在战略过境点建设物流复合体系。在全国经营10大物流中心。新的物流复合体系正在卡格斯、阿克套海港、阿拉木图、多斯迪克等战略要地处于建设中。卡格斯特别经济区正在实施“东大门”项目，交通物流中心，是要按照陆港的原则来运作。

## 条条大路通中国

很难说“中国”这个词在会议期间被提到过多少次，但很难有任何一个发言者没有提到这个亚洲国家的名称，所谓的世界工厂。一句很老的谚语：“条条大路通罗马”将改为另一个——“条条大路通中国”。

其他超级大国也谈到这些道路——譬如俄罗斯联邦运输部副部长Nikolai Asaul。

他还强调，建立海关联盟之后，其他对于欧亚国家很重要的任务是建立共同能源市场，形成运输工会以创建一个共同的运输服务市场和一个单一的欧盟>



运输系统。公路交通基础设施的发展也具有重要意义。

在谈到俄罗斯联邦运输策略时，Asaul说，到2030年，根据相应标准要求，他们打算在俄罗斯拥有135万公里的道路。

俄罗斯、哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦，他们用共同的努力发展国际运输路线E40：与乌克兰 - 伏尔加格勒 - 阿斯特拉罕国家边界相连与哈萨克斯坦国家边界相连，进一步到塔什干、比什凯克、阿拉木图、中东地区的领土与中国国家边界。实施“2010-2015年俄罗斯运输系统的发展”这一目标方案，在俄罗斯联邦圣彼得堡境内 - 喀山 - 奥伦堡 - 直到与哈萨克斯坦的国家边界发展复杂国际运输走廊“欧洲——中国西部”，这个措施是可以预见的。2010-2012年这两年专门用于投资项目，2014至2016年是为项目设计和施工做准备。

会议讨论的最紧迫事项列入会议通过决议。新的运输走廊在决议中获得高度评价，如跨大陆汽车路线“西欧——中国西部”、铁路路线哈萨克斯坦——土库曼斯坦——伊朗以及其他具体运输途径首创如集装箱列车“太阳”、“波罗的海过境”和其他列车。

## 志向——成为全球运输和通信系统的一部分

在国际会议“欧亚运输 2011”的框架内举办的第一个运输及物流论坛“丝绸之路”，这是哈萨克斯坦运输物流方案和国家产业创新实施发展到一定阶段的结果摘要。

运输物流业是哈萨克斯坦优先发展的对象之一，并且这种发展也是国家密集型产业创新发展计划成功实施的条件之一。根据哈萨克斯坦总统Kazakhstan N. Nazarbayev所述，哈萨克斯坦将成为全球交通通信系统的一部分，它需要我们所有国家的交通基础设施形成集约发展。因此，到2016年，我们要建立一个适当的有竞争力的物流运输系统以便可以确保哈萨克斯坦贸易和物流业务的地区枢纽地位。

为了增加过境潜力，物流系统发展建立了一个机构间委员会，交通运输部被任命为这个委员会的协调员，物流作用运营商被任命给值得信赖的国家公司“哈萨克斯坦铁路”（“Kazakhstan

Temir Zholy”）。

通过政府法令成立了国家公司“哈萨克斯坦铁路”的股份公司“国家交通运输物流业发展中心”（NTLDC），这个股份公司的角色是所有新业务的倡议协调员，和将在运输物流以及综合交通控股物流领域项目的创立者。

在这些组织的倡议下，举办了论坛“丝绸之路”，哈萨克斯坦运输物流系统在此形成，其融入了全球体系的整合，目前的经济形势和货物的流动，“卡格斯——东大门”特别经济区运动和其他事项的讨论。

论坛期间，“哈萨克斯坦铁路”的元首与独联体、波罗的海国家、德国和中国的铁路局签署了12个备忘录和协议。

## 伟大的丝绸之路的历史

在秘书长KazATO Theodor Kaplan关于复兴伟大丝绸之路的可能性报告中有大量关于怀旧旅程的历史事实，表现统计，批评有关活动不足和有

关这一历史性运输走廊未来的乐观关注。

T. Kaplan指出，有270万平方千米领土的哈萨克斯坦位于欧亚次大陆，是中国（与中国的共同边界涵盖了1783公里）和中亚欧洲国家之间可靠的土桥梁。

虽然“伟大的丝绸之路”一词是由德国地理学家Rikhthofen在1877年介绍而来，但哈萨克斯坦在古代的贸易历史上就被认定成为通过的丝绸之路北线之一。

成立于公元前二世纪，后来被命名为“伟大的丝绸之路”的十六世纪这片土地的贸易路线上，由于出现了很多边界和海上航线的重大发展，它放弃了自己的地位。

它的重生在十九世纪末才开始，在1891年1月25日，成立了Zarkent和Zaisansk海关（现在的Khargos和Maikapchagay）并且突厥斯坦——西伯利亚铁路开始运营。在Sari Ozek火车站，距哈萨克斯坦——中国边境200公里处建造了仓库并且在Zakent边境开始运营汽车运输企业。

国际公路运输联盟（IRU）和新亚欧大陆新方案NELTI给了“伟大的丝绸之路”重生以新的定性刺激。

在2005年1月，根据NELTI项目沿线北京——卡格斯——阿斯塔纳——莫斯科——里加——维尔纽斯——柏林——布鲁塞尔有骑车测试汽车大篷车项目，哈萨克斯坦、俄罗斯、拉脱维亚、立陶宛和波兰参加其中。

这一项目的成功实施是一个强大的刺激，不仅要激活“伟大的丝绸之路”的复兴进程，同时也创造新的有质量和高效的国际欧亚过境运输走廊。



国际公路运输联盟（IRU）因为这个NELTI项目被授予“风花”奖金，这被认为是在2010年在阿拉木图国际会议“亚欧物流的作用”期间东西方向最创新和最成功的物流项目，奖项由国际商业杂志《海》创立。

去年，从中国西部到哈萨克斯坦，通过哈萨克斯坦运输到俄罗斯、乌克兰、摩尔多瓦、高加索、中亚地区、包括阿富汗、波罗的海和其他国家，有超过100万公吨的货物。

西欧国家仍然是赞成通过海上航线从中国中部和东部运输货物。

据T. Kaplan讲，虽然公路承运人肯定迟早是投资者，但他们并不想象着部分通过海路运输的货物将被转移到陆

路运输走廊；西欧进口商以及中国出口商公司，将评估陆路运输的优势，发展已在经营或新建成的中国西部工厂的持牌出口生产，这可能会显着增加中国制造的陆路运输量。

秘书长KazATO确保“西欧——中国西部”全球项目的实施将对哈萨克斯坦过境货物运输影响很大。这个项目包括有2787公里的一部分属于哈萨克斯坦，沿线有：卡格斯——阿拉木图——奇姆肯特——阿克托比以及与俄罗斯联邦边境。这条路线中的2452公里将被重建，这将耗资约65.74亿美元。这里正在紧锣密鼓地进行巩固势力，并从最高政治层面、国际组织、业务结构、国家间建立伙伴关系等方面积极参与支持这条走廊。

据预计，最近5年期间，从中国经济哈萨克斯坦的过境运输量将至少增加三倍。

据KazATO负责人强调，没有国家和私营机构的精心组织及合伙关系，如此强大的复兴伟大丝绸之路项目是不可能实施的。在很多国家汽车运输是私有的，因此，国有企业失去了对他们的竞争力，并且如果没有有效的国家权力机关行动不可能成功进行国际运输。主管部门计划确保该国加入国际公约和条款，缔结双方及多方政府间协议，及时预见配额，并与国外交换权限文件，永久改善交通基础设施，并减少在国际运输航线的不同行政壁垒。

T. Kaplan说，所称的良好协调系统——即哈萨克斯坦国家结构、私营部门和相关结构的成功合作给了复兴“伟大的丝绸之路”进程以优异的结果。

他说，出现合作的差距不是什么秘密：中国和哈萨克斯坦之间过境点工作情况恶化，获得中国签证出现困难。■





# Public logistics centres spring up in Lithuania

In Lithuania, like in West Europe, the majority of cargo is being transported by road transport and the main highways are rather congested. According to the prognosis of experts the volumes of road cargo flows will double by 2050, therefore, it is necessary to look for more efficient ways of transportations. One of them – inter-modal transports, the reliability, flexibility and attractiveness of which may ensure public logistics centres.

As the volumes of containerized cargo are permanently growing it is planned in Lithuania to found four public logistics centres (PLC): in Vilnius, Kaunas, Siauliai and Klaipeda. The inter-modality of them will be ensured together with the establishment of containerized cargo terminals. The equipment of centres is included into the list of state importance projects and the financing is foreseen from EU Cohesion Fund as well as the contracts are signed for project-designing of inter-modal terminals in the territories of Vilnius and Kaunas PLC.

## Logistics Park will be settled in Vilnius

The Mayor of Vilnius Arturas Zuokas and Director General of AB „Lietuvos geležinkelai“ (Lithuanian railways) Stasys Dailydka have signed agreements concerning the establishment PE „Vilnius Logistics Park“ and shareholders of this institution. The newly established enterprise will be responsible for the development of the territory situated next to the future inter-modal terminal, and for the attraction of investors planning to execute activities connected with transport and logistics. The provision is foreseen in the agreement – mutual development of one of the parts of Vilnius PLC – logistics park which is going to be settled on free site of state owned land territory of 31 ha, in the vicinity of Pagiriai settle-

ment. AB „Lietuvos geležinkelai“ will further on be responsible for the other part of the project – establishment of inter-modal (container) land terminal.

Basing the feasibility calculations, Logistics Park will add to the budget of municipality more than 3 million Litas per year. Following EU methods, social and economic benefits of PLC projects were calculated, which during the operation of the project for 30 years will make about 340 million Litas.

## New business possibilities

The Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis is sure that the establishment of such centre is to open new possibilities for business. Establishment of Vilnius PLC will be executed in several phases: at the beginning inter-modal terminal will be constructed with all necessary infrastructure of communications, later on land territories will be formed, dedicated for commercial activities of the operators: rendering warehousing, cargo handling, customs services, safeguard of automobiles, insurance and etc.

Vilnius logistics centre will be founded next to one of the biggest railway stations in Lithuania, in Vaidotai. Territory planning documents are already prepared and environmental impact assessment is made, and they are already appro-

ved by Vilnius municipality Board. Construction works will be commenced in 2012. The value is about 100 million Litas including 84 million Litas allotted by EU structural funds. For the beginning of the activities AB „Lietuvos geležinkelai“ will allot 470 thousand Litas. Other operational costs are anticipated to be covered by the investors as well as EU has promised to allot some of them.

The first investor that showed interest to Vilnius logistics centre project was the company „Rhenus svoris“, belonging to one of the biggest European companies „Rhenus Logistics“. The company intends to rent land and construct a warehouse with the area of 15 thousand sq.m.

## No analogues in Europe

According to E. Masiulis there is going to appear land container terminal by 2014 having no analogues in Eastern and central Europe due to which there will increase the efficiency of inter-modal transports. „Simultaneous establishment of inter-modal terminal and logistics park will contribute to the creation of „dry port“ concept and decrease permanently growing congestion of Klaipeda Seaport and will expand servicing limits of it. So, competitive positions of Lithuania as logistic state will be strengthened“ – noted the Minister.

Operations of Vilnius PLC will contribute to the development of city infrastructure and also small and average business, there will be created 1300 new job places and business conditions in the region will become better.

Deputy director of cargo transports authority of AB „Lietuvos geležinkelai“ Saulius Stasiunas notes that the Project will create possibilities for the transportation of cargo by more ecological and economic modes of transport. He thinks that inter-modal transports – is one of the most efficient cargo transportation ways and the establishment of PLC – is the essential condition for the execution of such transports.

## Consolidation centre

Within the framework of the approved detailed plan of Vilnius PLC, there is already formed state land site for the construction of inter-modal terminal and four sites for logistics park (from 2,5 ha to 13,6 ha). Vilnius PLC Project interests the investors: from the very beginning of its implementation there was raised the goal – to inform the society and business circles about the new possibilities that are going to appear after the implementation of the project. There were permanent meetings with potential clients of Vilnius PLC, and also with the persons, involved in the development of transportation



Stasys Dailydka and Arturas Zuokas.



technologies. 7 protocols of intentions are already signed with the companies that are seriously discussing the possibilities of settlement in Logistics Park. Negotiations with three international level companies are coming up to the end concerning the investments and expansion of the scale of activities in Lithuania.

Customs Department to the Ministry of Finance, State Veterinary Service and State Phyto-sanitary service to the Ministry of Agriculture will become of great support during the implementation of the project. S. Stasiunas stressed that the above -mentioned serious intentions to concentrate all servicing namely in Vilnius PLC are already expressed.

Tomas Piliukas, the head of logistics and transit department notes that public logistics centres will be established near Trans-European transport corridors I and IX, crossing the territory of Lithuania, near key industrial regions. The centres will unite different modes of transport (railways, roads, sea, and air), will ensure inter-modality of transport and inter-activities of different modes of transport.

Logistics Park will operate as capital centre of logistics consolidation, it will become a favourable place for investments; will make its input into solution of problems connected with road traffic. It is especially important for the solution of tasks included into the "White book" approved by European Commission. It is foreseen there that by 2050 there is to be no automobiles using the usual fuel. „Implementation of the concept of inter-modal terminal, Logistics Park and PLC on the whole will help to transport greater volumes of cargo in long distances using more ecological and economic means of transportation – by trains, and shorter distances – by distribution of goods to trade centres in the city using transport means of smaller size vehicles“, – said Director General of AB „Lietuvos geležinkelai“ Stasys Dailydka.

# 公共物流中心如雨后春笋般出现在立陶宛

**像 在 西 欧 一 样 , 在立陶宛大部分货物通过公路运输, 这导致主要高速公路相当拥挤。据专家预测, 到2050年道路货物流量将翻一番, 因此, 要寻找更有效的方式运输。其中之一——多式联运运输的可靠性、灵活性和吸引力, 可确保公共物流中心。**

由于集装箱货物的数量将永久增长, 计划在立陶宛建立四个公共物流中心(PLC): 在维尔纽斯、考纳斯、希奥利艾和克莱佩达。他们间的多式联运方式将随着集装箱货运码头的建立而得以确保。中心的设备被列入国家重点项目清单, 融资预计来自欧盟的凝聚力基金, 以及在维尔纽斯和考纳斯PLC领土签署的多式联运码头项目设计合同。

## 物流园区将落户在维尔纽斯

维尔纽斯市市长Arturas Zuokas和AB “Lietuvos geležinkelai” (立陶宛铁路)主任Stasys Dailydka关于建立PE“维尔纽斯物流园区”和本机构的股东已签署协定。新成立的企业将负责毗

邻未来的多式联运码头领土的发展, 吸引投资者计划执行运输和物流的相关活动。这项规定在协议中得以预见——维尔纽斯PLC部分之一的共同发展——物流园区将建立在国家境内的免费地点, 占国有土地31公顷, 在Pagiriai定居点附近。公司AB “Lietuvos geležinkelai” 将进一步负责该项目的其他部分——建立多式联运(集装箱)陆上码头。

基于计算的可行性, 物流园区在直辖市将每年新增超过300万立特的预算。继欧盟方法, 对PLC项目的社会效益和经济效益进行了计算, 该项目30年的运作约产生3.4亿立特利润。

## 新的商业机会

立陶宛运输和通讯部长>

## Гостиница бизнес-класса Business class hotel

# RIVASTAR

В литовском курорте Паланге -  
идеальное место для Вашего отдыха  
и работы

In the Lithuanian resort town Palanga –  
an ideal place for rest and work



- Одноместные, двухместные, трехместные номера, номера-люкс и апартаменты
- Мини-бары
- Кондиционеры воздуха
- Индивидуальные сейфы
- Кабельное телевидение
- Кафе-бар
- Сауна
- Гараж
- Конференц-зал
- Интернет
- Зимний сад
- Прокат автомобилей
- Организация банкетов, фуршетов и других мероприятий
- 5 минут пешком до центра города, 10 минут до моря и уникального Музея янтаря

- Single, double, family, de luxe rooms and apartments
- Mini bars
- Air conditioning
- Personal safety closets
- Cable TV
- Cafe-bar
- Sauna
- Garage
- Conference hall
- Internet
- Greenhouse
- Car rent
- Organizing banquet, fourchette parties and other events
- 5 min. walk to the centre, 10 min. to the sea and the unique Amber Museum.

Ул. Й.Симпсоной 13, LT-00135, Паланга, Литва  
Тел: +370 460 52238, факс: +370 460 48356, эл. почта: info@rivastar.lt

13 Simpsono Str. 13, LT-00135 Palanga, Lithuania  
Tel: +370 460 52238, fax: +370 460 48356, e-mail: info@rivastar.lt

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

Eligijus Masiulis认为确保这些中心的建立使开拓新业务成为可能。维尔纽斯PLC的建立执行起来将分几个阶段：开始多式联运码头将建设所有必要的通讯基础设施，以后将形成陆地领土，致力于为运营商的商业活动提供服务如：渲染仓储、理货、海关服务、汽车、保险等保障

维尔纽斯物流中心将于明年在立陶宛最大的火车站之一Vaidotai旁边成立。国土规划文件已经准备评估环境影响，他们已经得到维尔纽斯市委员会批准。建造工程将在2012年展开，值约1亿立特，其中包括8400万立特的欧盟结构基金分配。对于公司AB“Lietuvos geležinkeliai”将在活动开始配发47万立特资金。业务其他费用预计欧盟已经承诺以配发，其中一些由投资者出资。

第一个对维尔纽斯物流中心项目感兴趣的投资者是“Rhenus svoris”公司，其属于欧洲最大的公司“Rhenus Logistics”之一。该公司打算租用土地并建设一个面积15000平方米的仓库。

## 在欧洲没有类似

据E. Masiulis说，到2014年在东欧和中欧将出现之前没有的陆运集装箱码头，以增加多式联运运输的效率。“多式联运码头和物流园区的同时建立，将有助于创造的‘旱码头’的概念，永久减少越来越多的克莱佩达港口的堵塞情况，并会扩大它的服务范围。因此，作为物流国家立陶宛的竞争实力将得到增强”，——部长这样指出。

维尔纽斯PLC行动将有助于城市基础设施的发展及小型平均的业务，这将在该地区创造1300个新的工作场所，商务情况会变得更好。

AB “Lietuvos geležinkeliai” 货物运输处副主任 Saulius Stasiunas指出，该项目将为更生态和经济的货物运输方式创造可能。他认为，多式联运运输是最有效的货物运输方式，建立PLC是执行这些运输的必要条件之一。

## 巩固中心

维尔纽斯PLC批准的详细计划框架内，已经形成了多式联运码头建设和物流园区四个场址的国有地址（面积从2.5公顷到13.6公顷）。维尔纽斯PLC项目让投资者感兴趣：从一开始实施的时候就提出了目标——通知社会和企业界该项目实施后出现的新可能性。有长期与维尔纽斯PLC的潜在客户以及在参与交通运输技术发展的相关人士的会议。7个已经签署意向协议的公司正在认真讨论建设物流园区的可能性。与三个国际级公司的谈判即将结束，有关投资和在立陶宛活动的规模将扩大。

海关总署、财政部、国家兽医服务和国家植物检疫服务以及农业部的大力支持将成为在该项目实施的条件。S. Stasiunas强调，其已经表达上述在维尔纽斯PLC集中服务的严肃意图。

Tomas Piliukas，物流和运输部门的负责人指出，公共物流中心将建立在跨欧洲第一和第九交通走廊附近，穿越立陶宛境内，在重点工业区附近。该中心将联合不同运输方式（铁路、公路、海运、空运），将确保跨模式运输和不同运输方式间的活动。

物流园区将作为资本运作物流整合的中心，它会成为一个有利于投资的地方，将其列为道路交通问题的解决方案。由欧洲委员会批准的“白书”里面的问题的解决方案特别重要。预计到2050年，使用常规燃料的汽车将消失。“实现多式联运码头的概念，作为一个整体，物流园区和PLC将有助于在长距离运输中使用更多生态和经济的方式——通过火车和短距离运输——使用交通工具如规模较小的车辆配送货物到城市的贸易中心”，AB “Lietuvos geležinkeliai”主任 Stasys Dailydka说。 ■

# **LIELUVOS GELEŽINKELIAI**

## **KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA**



Mindaugo str. 12/14, 03603 Vilnius, Lithuania

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

Email: cargo@littrail.lt

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

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

**JSC "Lithuanian Railways" Freight Transportation Directorate**

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

**Email: Ig.ekspedicija@littrail.lt**

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

**Email: commerce@littrail.lt**



## KLASCO checked investing neatness

**I**mpressive last year Klaipeda port results when the port left behind even the joint Tallinn port in tonnage, to a great extent was predetermined by cargo turnover of Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO) – it increased by 30 percent and reached up to 13,42 million tonnes. It is by two times more than the whole cargo turnover of the port till the regaining of Independence. Production leap divides the development of the company into two periods: the era till the flow of investments and modernization, and the era of new terminals which started ten years ago.

Vida Bortelienė

### Transit influence

Transport people note that the economic stability of the port is ensured not only by export and import of Lithuanian producers but also by evident and competitive advantages impressing the clients of other countries: contractual obligations fulfilled by stevedoring companies, development level of land transport and port infrastructure, optimal railway and port services tariffs. The share of transit cargo in Klaipeda port increased by 4 percent last year and it made 44 percent of the total turnover. Relationships with Belarus clients are especially strong and settled, but last year there increased the vol-

umes of Russian cargo too.

Port specialists indicate that during several past years the representatives of Lithuanian and Belarus railways organized permanent meetings and prepared efficient cargo logistics scheme which reduced transportation costs, delivery time and increased wagon turnover. It allowed attracting more Russian cargo.

Sometimes the factor of geographical reliability adds to the factors of port efficiency – when Russian ports at the Baltic Sea cannot work with their full capacities, Klaipeda port does not feel ice hindrance.

In total KLASCO transit cargo turnover makes about half of it. Its increase was the biggest last year and it increased the market share of the company in the port up to 37



KLASCO Director General Audrius Pauža.

percent (+4 percent).

What is behind of such production leap, when the same number of people and techniques are able to handle the gigantic flow of goods transported by railways, trucks and ships, and it is clearly understood by the specialists and business community as well. KLASCO was granted with a status of „Successfully working company in 2011“ by Lithuanian Industrialists’ Confederation.

Last year was distinguished by the fact that all KLASCO terminals

worked stably: ro-ro, general cargo and fertilizers, grain complex is also attached to it. The company managed to increase efficiency by improving stevedoring processes using qualified human resources and testing other stevedoring schemes. This year it is planned to continue this task using new stevedoring techniques.

„Last year Klaipeda State Seaport Authority started the reconstruction of two quays, we were glad by it but the work was deranged. Therefore, greater loads fall to other



quays and we had to re-arrange production processes. But all departments did it excellently and we are sure that having concentrated we are able to handle even more cargo", - notes KLASCO Director General Audrius Pauža.

### Develop terminals

In 2011 KLASCO allotted more than 30 million Litas for investments. Including the biggest investment - 23,5 million Litas - for the construction of the second phase of grain terminal. 6 silo-type storage capacities of 7,5 thous. tonnes each and new technological lines are installed. Two rail wagons stations allow discharging up to 150 wagons per day. Operating railway and bunker weighs ensure precise cargo account. Presently KLASCO is able to store up to 105 thous. tonnes of grain at a time. It will allow increasing the terminal turnover twice - up to 2 million tonnes per year.

Earlier this terminal, though being the biggest in the port, could not satisfy the requests to receive in small amounts of 4-5 types of grain. Lithuanian crop was sometimes transported via Latvia. „If in bumper-crop year Klaipeda port did not manage to handle all Lithuanian crop for export, now we are able to handle not only Lithuanian but Russian crop too. We anticipate that Kazakhstan, and even Ukraine exporters will use our terminal", - said A. Pauža.

The Board has approved ten-year KLASCO development program up to 2022. It is planned that even in 2014 KLASCO will use five 14,5 m water depth quay-walls - the biggest dry-cargo ships are able to moor at such quays. For this reason KLASCO speeds-up the constructions as the money spent by the state for port dredging and reconstruction of quays could bring payback as soon as possible. The company is convinced that 35 million Litas invested into the building of two new tugs „KLASCO 1" and „KLASCO 2" several years ago have justified the costs.

### Result worth efforts

According to A. Pauža, the main investments of the company in the coming years are linked with the development of universal warehouses in the northern part; some Smelte peninsula development plans that are directly connected

with the project of liquefied gas terminal approved by the Government of Lithuania are also being investigated. But it is clear that supply should exceed the demand. It is necessary to create the possibility for the clients to choose, and then we are to do our best that service contract should be extended as longer as possible.

A. Pauža notes that the lack of railway wagons interferes with Russian and Kazakhstan trade via Lithuania. But it is a common logistics problem, especially when transit corridor is one-sided. Sometimes there appear critical border-crossing procedures for road carriers, though last year they managed to avoid troubles. Bilaterally useful cooperation with ferry operator „DFDS Seaways" increased ro-ro cargo flow in the International Ferry terminal by one fourth.

This year KLASCO anticipated maintaining the same level of cargo, though there is some anxiety due to economic situation in Euro-zone. The role of protector might play the fact that a great part of cargo transported via KLASCO is dedicated to other markets: India, Brazil, China, - that are not so sensitive.

According to KLASCO calculations, within the present territory the company is able to increase the annual turnover up to 20-25 million. But in order to reach such a result, it is important to work sustainably together with AB „Lietuvos geležinkeliai" (Lithuanian railways), Seaport Authority, forwarders and other related servicers. „Railway pricing matter is especially important for us. Consignors count every cent, and we are competing not only with the neighbouring ports at the Baltic Sea but also with the ports at the Black Sea. If we are able to get benefit for the company and for the state, we do our best for that. We wish to work in such a way that cargo did not disappear, was not damaged and properly and quickly loaded on ships. Because the reputation about the quality of port services quickly spreads", - says A. Pauža from his knowledge.

Universal KLASCO possibilities due to investments put the company to the ranks of the most powerful stevedoring companies in the region. Together with other Klaipeda port companies it shares the responsibility for sustainable business environment: public culture of the city, the ecology of the Baltic Sea and the image of our country. ■

# KLASCO检验 投资整洁度

Vida Bortelienė

**今**人印象深刻的是去年克莱佩达港口吨位结果甚至落后于联合港口塔林港，这在很大程度上是由克莱佩达装卸公司（KLASCO）的货物营业额预定——增加了30%，达到1342万吨。整个港口的货物营业额比重新获得独立时增加了两倍多。生产的飞跃将公司的发展分成两个时期：投资和现代化流通的时代，十年前开始的新码头时代。

### 过境的影响

物流从业者指出，港口经济的稳定不仅由立陶宛生产者的出口和进口保证，其明显和有竞争力的优势也给其他国家的客户留下深刻印象：合同义务的履行由装卸公司、陆路运输、港口基础设施的发展水平、最优的铁路和港口服务的关税共同决定。克莱佩达港口货物运输中的份额增加4%，去年的总营业额增加44%。与白俄罗斯的客户关系尤其强大稳定，但去年俄罗斯货物量也有所增加。

港口专家指出，立陶宛和白俄罗斯铁路的代表，在过去几年举办了几个永久性的会议，并准备有效的货物物流方案，降低了运输成本和交货时间，提高货车周转。这将允许吸引更多的俄罗斯货物。

有时地理可靠性的因素增加了港口的效率因素——在波罗的海的俄罗斯港口不能发挥自己的全部能力，克莱佩达港口则不受冰冻障碍的影响。

KLASCO过境货物占营业额约一半。其增幅是最大的，去年增加公司了在港口的市场占有率高达37%（+4%）。

生产飞跃的背后，相同数量的人员和技术能够处理庞大的铁路、卡车和轮船运输货物物流，这一点已明确被专家和企业界所理解。KLASCO被立陶宛实业家联合会授予“2011年成功公司”称号。➤



去年所有各个KLASCO码头工作稳定，滚装、一般货物、化肥、粮食综合也被包含在其中。该公司设法提高效率，改进装卸工艺，使用合格的人力资源和测试其他装卸计划。今年计划使用新的装卸技术继续这项任务。

“克莱佩达国家海港管理局去年开始两个码头的重建，我们很高兴但工作安排混乱。因此，更大的负载下降到其他码头，我们不得不重新安排生产流程。但各部门工作出色，我们相信，集中之后我们能够处理更多货物”——KLASCO的总干事Audrius Pauža这样指出。

## 开发码头

在2011年KLASCO分配的投资超过3000万立特。其中最大的投资——建设粮食码头的第二阶段——是2350万立特。6个筒式仓，7500吨每筒存储容量。新技术生产线也已安装。两个铁路货车站允许每天卸载150车厢。经营铁路和掩体重量确保了精确的货物量。目前KLASCO一次能够存储多达105000吨粮食。这将允许两次增加港口营业额——每年高达200万吨。

在今年的早些时候虽然是作为最大的港口，仍无法满足要求接收少量4-5种的粮食。立陶宛作物有时通过拉脱维亚被运。“如果在作物丰收年克莱佩达港口没有设法处理立陶宛作物出口，

现在我们不仅能够处理立陶宛而且也能处理很多俄罗斯的作物。我们预计，哈萨克斯坦，甚至乌克兰出口商将使用我们的港口”——A. Pauža这样说。

董事会已批准KLASCO到2022年的10年发展计划。据计划，甚至在2014年KLASCO将使用5个14.5米水深的码头墙——最大的干货船能够在这样的码头停泊。出于这个原因KLASCO加速建设作为港口疏浚和码头重建，由国家花的钱，可以尽快带回报。该公司确信，几年前投资3500万立特建设了两个新的拖船“KLASCO 1”和“KLASCO2”已证明成本得到回报。

## 结果对得起努力

据A. Pauža讲，该公司在未来几年内的主要投资与北部通用仓库的发展有关，某些Smelte半岛的发展计划直接与液化天然气码头项目相关，此项目由政府批准，立陶宛正在研究。但很显然，供应超过需求。创建可能性让客户来选择是必要的，然后我们将服务做到最好应尽可能延长合同到更长时间。

A. Pauža指出，铁路货车缺乏会干扰通过立陶宛的俄罗斯和哈萨克斯坦贸易。但这是一种常见的物流问题，尤其当运输走廊是单方面的。虽然去年他们设法避免麻烦，但有时还是出现过境公路运输的重大程序问题。渡轮营办

商“DFDS航道”开展双边有益的合作，在国际客运码头增加了四分之一滚装货物流。

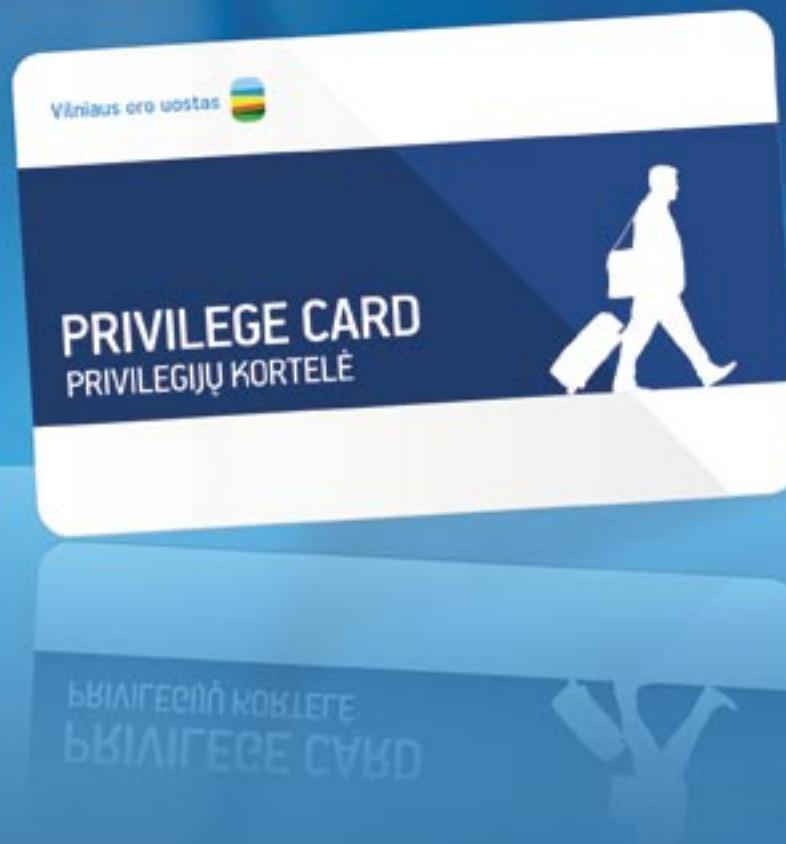
尽管由于欧元区的经济形势有一些焦虑，今年KLASCO预计货物量保持同一水平。保护作用可能发挥到其他市场，对现实产生的影响是通过KLASCO运输的货物将很大一部分运到印度、巴西、中国——这些是不那么敏感的地区。

据KLASCO计算，目前境内的公司能够增加的年营业额可达2000-2500万。但是，为了达到这样的结果，与公司AB “Lietuvos geležinkeliai”（立陶宛铁路）、港口管理局、货运代理及其他相关服务机构可持续在一起工作是很重要的。“铁路定价问题对我们来说尤其重要。货主要计算每一分钱，我们不仅与波罗的海邻国的码头竞争，也与在黑海的港口竞争。如果我们能够得到公司和国家的利益，我们会努力做到最好。我们希望以这样一种方式，货物并没有消失，没有损坏，并迅速进行船舶装载。港口的声誉由于服务质量迅速传播”，——A. Pauža根据他的了解这样说。

KLASCO普及的可能性是由于投资使该公司列于该地区最强大的装卸公司行列。连同其他克莱佩达港口企业一起承担商业环境可持续发展的责任：城市的公共文化、波罗的海的生态环境以及我们国家的形象。 ■

**Greitoji keleivių patikra, neribotas patekimas į Verslo klubą,  
kitos partnerių nuolaidos.**

**Fast track, unlimited access to Business Lounge,  
discounts at program partners.**



Ieškokite 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](http://www.vno.lt) ; [dayoffice@vno.lt](mailto:dayoffice@vno.lt)



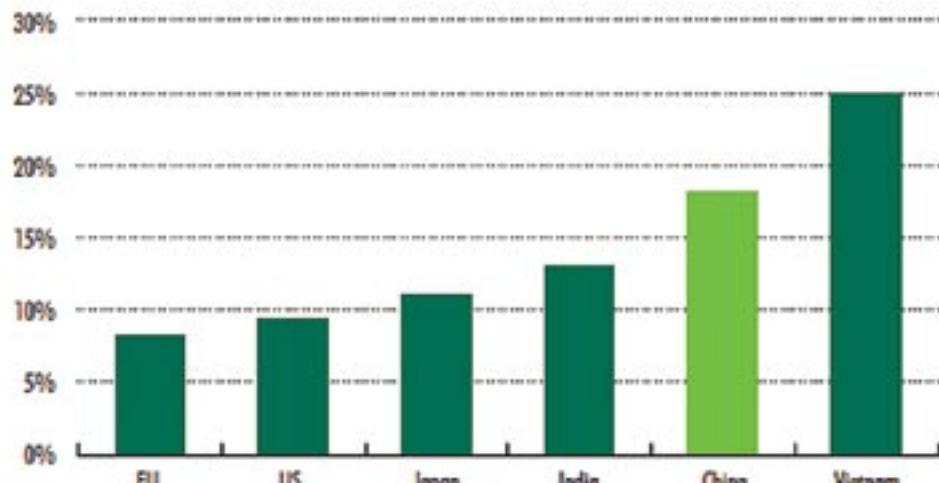
# Exploring Logistics in Developing Markets of China, India and Vietnam



Mark Millar

**Mark Millar is Managing Partner of M Power Associates, providing supply chain and logistics consulting, advisory and recruitment services that empower superior performance. With over 25 years global business experience, Mark is acknowledged as an industry thought leader - clients have engaged him as Speaker, Moderator or Conference Chairman at more than 200 functions in 17 countries. Contact him at [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)**

## Total logistics cost as percentage of GDP (2009)



Source: KPMG

In developing markets, logistics activities involve a range of challenges and opportunities:

Opportunities revolve around the fact that the developing markets are experiencing rapid economic growth and the resulting increase in trade and commerce drives increasing demand for logistics services.

Challenges are many and varied, with the top three consistently being limitations in infrastructure, bureaucratic regulatory procedures and skills shortages.

Let's explore three specific markets – China, India and Vietnam:

A broad indicator of the efficiency of a market's logistics sector is the Logistics Costs as a percentage of GDP. In developed markets this is generally less than 10%, however in developing markets the percentage is much higher – reflecting inefficiencies in the sector. As we can see below, in our three developing markets China's logistics represents 18% of GDP, India 13% and Vietnam 25%. As these countries gradually improve and enhance their logistics sectors, we will see these percentages decline over time.

## Regulatory Environment

The regulatory environments for logistics in China, India, and Vietnam are somewhat restrictive – compared to developed markets – but are gradually improving. Companies doing business in these three developing markets will often encounter government bureaucracy, onerous paperwork procedures, customs delays, corruption and high duties & tariffs. These barriers to business are costly in both time and money.

China – one of the challenges in China is the variation in interpretation and application of customs regulations. In fact, foreign companies often think that there are different customs regulations in different locations, however this is not true. It is the interpretation and application of the regulations that varies – by location and in some cases by individual officials. This often results in companies being able to process goods a certain way on one port location, but not in another. This results in additional complexities within the logistics component of international supply chains.

India – companies in India often establish warehouse operations in all the different states in which they do business. This is due to the tra-

ditional tax system that operates at state level, rather than national level – each state has its own tax systems with different regulatory frameworks. This introduces unnecessary complexity into domestic supply chains and whilst companies may save on tax, they spend more on logistics than would otherwise be necessary. After years of debate, a national, standardised tax system is due to be implemented within the next year or so.

Vietnam – the regulatory environment for logistics in Vietnam is similar to how it was in China ten years ago. With Vietnam's recent accession to the WTO, restrictions on foreign entities will gradually be reduced. Foreign ownership of logistics companies is currently restricted to 49%, but from year 2014, 100% wholly foreign owned logistics businesses will be allowed. Hence during the coming three years, we will see a flurry of merger and acquisition activity – at both local and global levels.

## Infrastructure Developments

As a result of China's four trillion RMB stimulus package initiated in 2009, China has made massive progress in transportation infrastructure development. The high-

|                                    | China | India | Vietnam |
|------------------------------------|-------|-------|---------|
| Population (millions)              | 1,339 | 1,210 | 87      |
| Land mass (1,000 km <sup>2</sup> ) | 9,640 | 3,287 | 331     |
| GDP/Capita (USD)                   | 7,536 | 3,586 | 3,130   |



way system now has over 75,000 km of expressways, new airports are being constructed at the average rate of one new airport every five weeks, inland waterways have been developed and expanded, and container port infrastructure developments continue unabated, with Shanghai port handling over 29 million TEUs in 2010. Furthermore, the huge development of the high-speed passenger rail network is expected to free up some of the existing rail infrastructure to be converted for cargo use in the future, including containerised rail freight.

In India, the logistics infrastructure is nowhere near as developed as in China. They have not provided the level of investment and support needed to keep up with modern logistics, leaving them with limited road infrastructure and congested container ports, leading to huge delays and inevitable inefficiencies - costing time and money. A recent article in the Washington Post states "If urgent steps are not taken, experts say, the cost of waste and delays will increase from \$45 billion annually to \$140 billion by 2020." One positive step India took in 2007, was to allow private companies to operate on the state railway systems. One major player, Arshiya, is investing heavily in the rail logistics sector in a bid to improve India's efficiency. Reuters recently reported that Arshiya is to invest 1.5 billion rupees in order to double its rail capacity.

Vietnam - with the support of foreign investment and through several public-private partnership projects, Vietnam has been able to make progress in recent years on infrastructure developments, particularly in southern Vietnam. One example is Cai Mep port — the large, impressive and modern container terminal developments south of Ho Chi Minh City. Other examples are the huge industrial zones and logistics parks built in Binh Duong province, north of the city. However there is opportunity to improve the overall planning and coordination of the logistics infrastructure projects - despite the Cai Mep port container terminals being open, the highway from Ho Chi Minh City to the port is not yet complete. There is also a need to develop transportation corridors - road and rail - to connect the new industrial zones and logistics parks in Binh Duong province to the container ports, both the city terminals

and the new Cai Mep facilities.

### Talent Shortages

One logistics challenge common to China, India and Vietnam – indeed throughout all developing markets – is the skills shortage. As the economies are expanding, then logistics activity increases, which in turn drives demand for trained, skilled and experienced professionals.

The findings of the Global Chief Supply Chain Officer Report 2011 state that “talent acquisition and leadership development” represents a significant challenge in supply chain management, with 35% of respondents listing it as one of their top challenges and a further 56% agreeing that it is an important challenge.

In China the difficulty of recruiting skilled professionals is exacerbated because of its scale and also due to China's leading role in global supply chains. At the same time, the scale of the sector gives it a larger pool of experienced workers than in other countries.

India's leadership role in global commerce has developed in areas such as telecommunications and business process outsourcing. This has resulted in a smaller pool of experienced talent to fill the expanding demand in the logistics sector. As India plans to modernise many sectors, in particular the retail trade, there will be further increase in there will be increasing need for experienced logisticians.

In Vietnam, the majority of the population are young and well educated, with English spoken quite widely. Thus there is a large pool of potential workers for the logistics sector, however, as in many other countries, there are not enough young people choosing the logistics sector as their career path. Therefore in Vietnam, we are also seeing skills shortages in the logistics sector.

### Conclusion

The logistics sectors in China, India and Vietnam have improved significantly during the last five years, and as they continue to do so, we can expect to see gradual reduction in the logistics costs as percentage of GDP. In line with maturing logistics sectors, we will also see an increase in the level of outsourcing, which is good news for the 3PL logistics service providers. ■

# 在中国、印度和越南等发展中国家市场探索物流



**Mark Millar**  
马克

Mark Millar是M能源联营公司的经营伙伴，提供供应链和物流咨询，指导和招聘服务，为更出色的表现提供帮助。

Mark在全球拥有超过25年的业务经验，被确认为是行业思想领袖——客户已聘请他在17个国家的200多个活动中作为演讲者、主持人或会议主席。他的联系方式是  
<mailto:mark@markmillar.com>

在发展中国家市场，物流活动涉及一系列的挑战和机遇：

机遇围绕的事实是发展中国家的市场正在经历快速的经济增长，贸易和商业增加的结果驱动了物流服务需求的增加。

挑战是多种多样的，限制因素始终位居前三名是基础设施、官僚的监管程序和高技能人才的短缺。

让我们来探讨三个特定市场——中国、印度和越南：一个广阔市场的物流业的效率指标是物流成本占GDP的比重。在发达市场，这一般小于10%，但在发展中国家市场的比例要高得多——这反映了该部门的低效率。下面我们可以看到，在我们的三个发展中国家的市场，中国物流占国内生产总值的18%，印度占13%，越南占25%。当这些国家逐步改善和提高自己的物流部门，随着时间的推移，我们将看到这些百分比下降。

### 监管环境

中国、印度和越南的物流监管环境是约束性的——与发达市场相比——但正在逐步改善。在这三个正在发展的市场开展业务的公司往往会遇到政府官僚、繁琐的手续、海关延误、腐败和众多责任及关税。这些业务的碍花费了昂贵的时间和金钱。

中国——在中国的挑战之一是海关规定的解释和应用的变化。事实上，外国公司往往认为在不同的地点有不同的海关条例，但事实并非如此。它是某些地区的个别官员在某些情况下对于法规的不同解释和应用程序。这往往导致的结果是公司能够在一个港口以某种方式处理货物，但在另一个港口就不行。这将导致国际供应链物流部分的额外复杂性。

印度——印度的企业往往在他们做生意的所有不同区域建立仓库来进行操作。这是由于传统税收制度的操作是在区域层面完成的，而不是国家一级——每个国家▶

都有其自己的税收制度，与不同的监管框架。这将额外的不必要的复杂性引入到国内的供应链中，尽管公司可节省税款，但他们的后勤花费却比必要的多。经过多年的辩论，这个国家规范的税收制度可能在未来一年左右实现。

越南——越南的物流监管环境跟10年前的中国相似。越南最近加入WTO，对外国实体的限制将逐步减少。目前物流公司的外资持股比例限制到49%，但2014年，将允许100%外商独资的物流企业的出现。因此，在未来三年中，我们将看到一个乱舞的合并和收购活动——分别在局部和全局。

## 基建发展

在中国2009年发起的四万亿人民币刺激经济增长一系列措施的作用下，中国已经在交通运输基础设施的发展方面取得了巨大的进展。公路系统方面现在已经拥有超过75000公里的高速公路，新机场正在建造，平均增长率为每五个星期建造一个新机场，内河航道已开发和扩大，并且上海港口装卸集装箱港口基础设施的发展有增无减，2010年有超过2900万个标准箱。此外，庞大的高速铁路客运网络的发展可待腾出一些现有铁路基础设施，以便以后转换货物使用，包括集装箱铁路货运。

在印度，物流基础设施的发展远不及在中国。他们没有提供需要跟上现代物流业的投资和支持，留下了有限的道路基础设施和拥挤的集装箱港口，导致巨大的延误，必然处于效率低下的水

平——花费时间和金钱。一篇华盛顿邮报最近的文章写道，“如果不采取紧急步骤，专家指出，浪费和延误的成本将每年增加至450亿美元，到2020年增加至1400亿美元。”在2007年印度采取了一项积极的步骤，是允许私人公司经营国家铁路系统。一个主要的参与者，Arshiya，投入巨资在铁路物流业，以改善印度的效率。据路透社近日报道，Arshiya投资15亿卢比，以便其铁路运力增加一倍。

越南——通过外商投资的支持以及几个公共和私营部门的伙伴关系项目，越南，特别是在越南南部，近年来已经能够在基础设施的发展方面取得进展。其中一个例子是Cai Mep港口——巨大而令人印象深刻的现代集装箱码头使南部的胡志明市得以发展。另外的例子是建在平阳县城北的巨大工业区和物流园区。但是，改善物流基础设施项目的总体规划和协调的机会——尽管Cai Mep港口集装箱码头开放——从胡志明市到港口的高速公路尚未完成。还需要发展运输走廊——公路和铁路——以将在平阳县新的工业区和物流园区连接到集装箱港口，其中包括城市码头和新的Cai Mep设施。

## 人才短缺

中国、印度和越南一个共同的后勤挑战，的确是存在于所有发展中国家市场的是——技能短缺。经济的不断扩大、物流活动的增加，推动了对训练有素、技术精湛、经验丰富的专业人员的

需求的增长。

2011年全球首席供应链官报告的结果说明，“人才收购和领导力发展”是供应链管理的一个重大的挑战，35%的受访者将其列为最重要挑战之一，另外有56%同意这是一个重要挑战。

在中国招聘技术熟练的专业人员的困难加剧，因为其规模，也由于中国领先的全球供应链中的作用。同时，与其他国家相比，该部门的规模让经验丰富的工人有更大的发展空间。

印度在全球贸易中的领导作用发展于如电信和业务流程外包等领域。这就造成了一个有经验的人才存在于一个较小的空间，去填补正在扩大的物流业的需求。由于印度计划促进许多部门的现代化，特别是零售业现代化，在那里对经验丰富的后勤的需要将会进一步增加。

在越南，年轻人占人口比例的大多数，他们受过良好教育且英语口语普及相当广泛。因此，物流业的潜在工人的发展空间巨大。然而，和在许多其他国家一样，没有足够的年轻人选择物流业作为自己的职业生涯路径。因此，在越南，我们也看到在物流领域的技能短缺。

## 结论

在过去五年中，中国、印度和越南的物流业有显著改善，并且他们继续这样做，我们可以期望看到物流成本占GDP的比重逐渐减少。在成熟的物流业，我们也将看到外包水准的提升，这对于第三方物流服务提供商来说是好消息■

An exclusive Supply Chain Consulting network of best-in-class business partners that together leverage over 100 years experience in Asia to provide specialist expertise in:

- supply chain operations
- 3PL logistics outsourcing
- market intelligence
- sustainable supply chains
- search and recruitment
- infrastructure master planning

**MPOWER**  
gateway to knowledge

[informed@mpowerassociates.com](mailto:informed@mpowerassociates.com)

# The Future of AirRail INNOVATIONS

International conference and Global AirRail Awards



24-25 May 2012, Stockholm



Hosted By:

Arlanda**Express**

Stockholm  
Arlanda Airport  
INTERNATIONAL AIRPORTS

Gold Sponsor:

**VISA**

Organiser:

**AR** airairl innovations

**ARARAT**  
**ApartHotel**  
\*\*\*\*

"Ararat" – it's a new and modern relaxation and entertainment complex in the port of Klaipeda, Liepų street 48A

\*Comfortable, modern 4-star apartments;  
\*Luxurious interior restaurant (maximum 100 people);  
\*Authentical Armenian cuisine;  
\*Great business lunch, take-away food;  
\*Conference hall with modern equipments;  
\*24-hour lounge bar;  
\*Mini spa and sauna hamam.

Liepų Str. 48A,  
LT-92107 Klaipeda, Lithuania  
Tel. (+370 46) 400880, (+370 8) 652 99000  
[www.ararat.lt](http://www.ararat.lt) [info@ararat.lt](mailto:info@ararat.lt)

## WELCOME TO KLAIPÉDA



PALANGOS ORO UOSTAS  
PALANGA AIRPORT  
[www.palanga-airport.lt](http://www.palanga-airport.lt)





# European business moves to Kazakhstan with innovations

**"Warm contact"**

– such was the title of Kazakh newspaper „Novyj vesnik”, giving initiative to Lithuanian-Kazakh company „TL Nika Group”, which is working in Kazakhstan market for the second decade.



In the end of the last year, transport-logistics company “TL Nika Group” invited to the presentation “Green innovations 2011” that took place in Karaganda and it presented a brand new product for Kazakh market which is technologically advanced, energy saving and ecologically clean, environmentally friendly and having no analogues in Kazakhstan – boilers made in Poland allowing to make a significant input into the decrease of CO<sub>2</sub> emissions when they are used.

The founder of the company „TL Nika Group“ Vytautas Varasimavicius, presenting the production paid special attention to the fact what future we shall leave to our children.

“Industry is rather developed here, it seems that we have reached and we are doing everything for the benefit of our children. We send them to learn in England and other countries where they very often remain. Why do we do it and our own place where we live we do not put in order, we do not try to make the place good, clean and favourable for living and our children stayed with us?», - spoke Vytautas Varasimavicius, opening the event where the Extraordinary and

Plenipotentiary Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan Rokas Bernotas, akim (mayor) of the city Saran Victor Ivanov, Honorary Consul of Lithuania in Kazakhstan, chairman of the Lithuanian community “Lituanica”, a member of the Assembly of people of Kazakhstan, a member of the Global community of Lithuanians Vitalijus Tvarijonas, Head of Secretariat of the assembly of the people of Kazakhstan of Karaganda region Maria Aleyeva and other official persons took part.

The heads of the company Vytautas Varasimavicius and Stanislava Varasimaviciene are investigating green innovations for quite a long time and they know about them not only by hearsay. They use such boilers in their own house and using their own experience they may confirm how it is comfortable, efficient, economic and ecologic to use it. S. Varasimaviciene says that their friends and acquaintances in Lithuania started to follow their example and they are happy with their choice.

In Lithuania energy saving technologies are maximally used for more than ten years: wind, sun and

etc. During the years of introduction of innovations the level of the use of renewing energy sources in the country has reached about 20%.

The company „TL Nika Group“ gave two boilers as a present to the kindergarten in Saran of Karaganda region and changed all the heating system there. This city is taking part in the UNICEF program „A city friendly to a child“.

„We are ready to support friendly countries contributing to the economic development of Kazakhstan“, said the Head of Secretariat of the assembly of the people of Kazakhstan of Karaganda region Maria Aleyeva.

Company „TL Nika Group“ opened its new representative offices in Karaganda and Kustanai a year ago and is planning to actively participate in social programs and other actions of Kazakhstan in the future.

„Any business will not be successful without the concern for individual. Intending to develop our business in Kazakhstan, we must take care about the welfare of this country, about comfort and the future of the people“, - said Vytautas Varasimavicius, the owner of the company „TL Nika Group“.

# 欧洲业务带着创新转移到哈萨克斯坦

**“亲密接触”——这是哈萨克报纸“Novyj vesnik”赋予立陶宛-哈萨克斯坦公司“TL Nika集团”的称号，以表彰这个已经在哈萨克斯坦市场工作了第二个十年的公司的首创精神。**

去年年底，运输物流公司年底“TL Nika集团”被邀请参加在卡拉干达举办的“2011年绿色创新”活动，并向哈萨克市场提出一个全新品牌产品，技术先进、节约能源且生态清洁，环保，而且在哈萨克斯坦没有类似的产品——在波兰的锅炉，从而使一种重要因素输入成为可能，以用来减少CO<sub>2</sub>排放。

公司“TL Nika集团”创办人 Vytautas Varasimavicius展示了产品，其产品特别重视我们应留给我们的孩子什么样的未来这一事实。

“这里的工业相当发达，看起来我们已经和我们正在做的一切都是为了我们的孩子受益。我们把他们送到英国和其他国家，在那里他们学习并努力定居。我们为什么不在我们自己的土地上这样做呢，把它建设得有规划，良好、干净、宜居以便我们和我们的孩子生活在一起。”Vytautas Varasimavicius这样说。立陶宛共和国驻哈萨克斯坦特派大使Rokas Bernotas、阿基姆城市(市长)Saran Victor Ivanov、立陶宛驻哈萨克斯坦名誉领事、立陶宛社团主席“Lituanica”、哈萨克斯坦人民协会成员、全球立陶宛协会会员Vitalijus Tvarijonas、卡拉干达地区哈萨克斯坦人民协会秘书长Maria Aleyeva和其他官方人士参加了会议的开幕式。

公司首脑 Vytautas Varasimavicius 和 Stanislava Varasimaviciene对绿色创新调查了相当长的时间，他



们对这种产品的了解不是道听途说。他们自己的房子在使用这种锅炉，而且通过自己的经验，他们可以确认这种锅炉使用起来是舒适、高效、经济且生态。S. Varasimaviciene说，他们的朋友和熟人在立陶宛开始以他们为榜样，他们为自己的选择感到高兴。

在立陶宛，节能技术最大限度地使用了十余年的风吹、日晒，在引进这种创新理念期间，延续该国的能源利用水平已达到20%左右。

“TL Nika集团”公司将两个锅炉作为礼物送给了在卡拉干达地区的萨兰幼儿园，并改变所有的供热系统。这个城市正

在参与儿童基金会的“儿童友好城市”项目。

“我们准备支持对哈萨克斯坦的经济发展作出贡献的友好国家”——卡拉干达地区哈萨克斯坦人民协会秘书长Maria Aleyeva说。

“TL Nika集团”公司在卡拉干达和库斯塔一年前开设了其新的代表处，并计划在未来积极参与社会项目和哈萨克斯坦的其他活动。

“任何不关注个人的企业是不会成功的。我们打算在哈萨克斯坦发展业务，我们必须关心这个国家的福利，关注舒适生活和人民的未来”，“TL Nika集团”公司的老总Vytautas Varasimavicius这样说。 ■



## OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

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

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

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



• Tel/Fax: 86-411-82649832 • E-mail:[info@ebizchina.net](mailto:info@ebizchina.net)

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



## *To work and study in Vancouver is so cool!*

**B**eing a secondary school pupil I probably shared common dream with other classmates to discover the World. I love to travel, foreign cultures appealed to me a lot. Those were primary reasons I chose Country studies and International Relations back in my home country Ukraine. Being a student I visited European countries and worked as J1 in Miami, USA. I always had a passionate desire to continue my studying abroad. During my fifth grade at University I'd already chosen to continue studying in Vancouver, Canada. Though Canada is quite far from Ukraine and was completely unknown for me, this idea excited me a lot.

**Alina Nedbailo**

I would like to share with you my experience of coming to Vancouver and studying at Canadian College of English Language (CCEL). Business English Work and Study program enabled me to gain strong English skills and gave the opportunity to practice in a real working environment.

Studying process at this school is quite unique. You can choose traditional way of learning English, as well as their SMRT on-line curriculum. I sampled the latter and loved from the first try. Not only I learned the English in more efficient way, but also practiced my computer skills; was always updated with the last news and trends from the Internet. It was simply a very exciting way to learn English and to interact with other International students in class.

Having student-working permit I decided to find a job in Vancouver and was surprised how well I've done for a foreign student. Not being a native English speaker, I ended up working in Starbuck's. I will never forget my emotions the day the company hired me. I started as a barista. I have actually never had such working experience before, but I think my positive attitude and passion to work played a big role. I would even say it was a very romantic experience working among young people who don't speak my language.

My life in Vancouver is pretty beautiful! The City is very dynamic with its events, festivals, parades etc. The nature of Vancouver inspires you to live very actively - there are a lot of sports activities available

here. Living near the biggest part of Stanley Park, I jog when I have free time. Wintertime students go to the local mountains for skiing and snowboarding; sometimes we drive to Whistler resort (the host of Olympics 2010). Summertime you can enjoy City beach, or go to Vancouver Island to surf in open Ocean. I like nightlife in Vancouver as well; we always gather with friends and go to clubs during the weekends. I wouldn't be lying, telling you that Vancouver is the best city for studying!

I love my school and this city, and I am planning to stay here longer. Thanks to my school and work in Starbuck's I have improved my English significantly. Soon I will start two years diploma program at Canadian College. I can afford to pay my tuition fee from what I earn at work and I feel so fulfilled to be independent.

I am still in Vancouver. For those who are interested to hear more you are welcome to e-mail me: alina.nedbailo@canada-english.com Also check out my video testimonial, as well as other students on College website at www.canada-english.com

Guys, this place is wonderful! I recommend you to come and experience it on your own. ■



# 在温哥华工作 和学习真是太 酷了！

**作**为一名中学生，我可能与其他同学一样有着探索世界的梦想。我热爱旅游，外国文化给了我很多启发。这是我选择在我的国家乌克兰进行国家研究和国际关系的首要原因。作为一名学生，我走访了欧洲国家，并曾作为交流访问者在美国迈阿密工作。我一直有一个充满激情的继续我出国留学的愿望。在我在大学五年级期间，我已经选择了继续在加拿大的温哥华学习。尽管对我来说加拿大离乌克兰是相当远并且是完全未知的，这个想法还是让我激动不已。

Alina Nedbailo

我愿意把我来到温哥华，在加拿大学院英语（CCEL）学习的经验与大家分享。商务英语的工作和学习计划，使我能够获得较强的英语技能，并给予在真实的工作环境中实践的机会。

在这所学校学习的过程是相当独特的。您可以选择传统的方式学习英语，或者是他们的SMRT在线课程。我抽样了后者，并从第一次尝试就喜爱上了这种学习方式。我不仅通过更有效的方式学会了英语，同时也训练了我的电脑技能，不断从互联网中得到的发展趋势的最新消息。这是一种非常令人兴奋的英语学习方式，还能与其他各国的学生在课堂上互动。

有了学生工作证之后我决定在温哥华找到一个工作，作为一个不以英语为母语的外国学生，我很惊讶可以以在星巴克工作作为结束。我永远不会忘记公司聘请我的第一天我开始作为一个咖啡师的激动心情。其实我之前也从来没有过这样的工作经验，但我认为我的积极态度和工作热情起到了很



大作用。我甚至可以说，在一群不说我的语言的年轻人中工作，这是一份很浪漫的工作经验。



非常积极的生活状态——在这里也有很多体育活动。居住临近在斯坦利公园的大部分，我有空的时候就去慢跑。冬天学生去当地的高山滑雪以及玩滑雪板；有时我们开车到惠斯勒度假村（2010年奥运会东道主）。夏季，你可以享受城市沙滩，或去温哥华岛，在开放的海洋中冲浪。我喜欢在温哥华的夜生活，我们总是与朋友在周末聚集去俱乐部。我不会说谎，告诉你，温哥华是最好的学习城市！

我爱我的学校和这个城市，我计划留在这里更长时间。由于我在星巴克的工作，我的英语水平显著提高。不久，我将开始在加拿大学院两年的文凭课程。我在工作中所赚取的能够支付我的学费并且让我独立，我感到很满足。

我仍然在温哥华。对于那些有兴趣听到更多的人，欢迎您给我发电子邮件：alina.nedbailo@canada-english.com，也可查看我的视频推荐，以及学院网站www.canada-english.com上的其他学生的情况。

朋友，这个地方太棒了！我建议你来，自己亲身体验。



# Canadian College

The Canadian College in the heart of downtown, offers several internationally recognized 2 year work & study diplomas.

## Features

- Payment plans available
- Transfer previous academic studies
- Internationally Recognized Certificates
- Paid and Unpaid Co-op, Study/Work
- Immigration Pathway
- Excellent Nationality Mix
- On Campus Job Placement Service
- On Campus employment  
(eh! Restaurant & residence)

## JURA-MOPE-SEA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Canadian College is partnered with International Business magazine JURA MOPE SEA [www.jura.lt](http://www.jura.lt). For any inquiry regarding work and study programs at the Canadian College contact the editor of the magazine by e-mail: [editor@jura.lt](mailto:editor@jura.lt)

## Partners



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

# Canadian College of English Language

The Canadian College of English Language is one of Vancouver's leading English Training Colleges which offers 20 years of experience and over 30,000 students.

## Features

- New SMRT curriculum (Using Laptops and Internet)
- Paid and Unpaid Work and Study Programs (BEWS)
- On campus student restaurant
- Residence apartment building
- Excellent Nationality Mix
- Fee Payment Plans

## University Pathways



[www.canada-english.com](http://www.canada-english.com)

# Интеграция

# Integracija

**Новые возможности**

**Naujos galimybės**

**Ekonomikos**

**vairą laiko  
naftos ir duju  
turinčios  
valstybės**

**У руля  
экономики  
стоят  
государства,  
владеющие  
нефтью и  
газом**



# 18

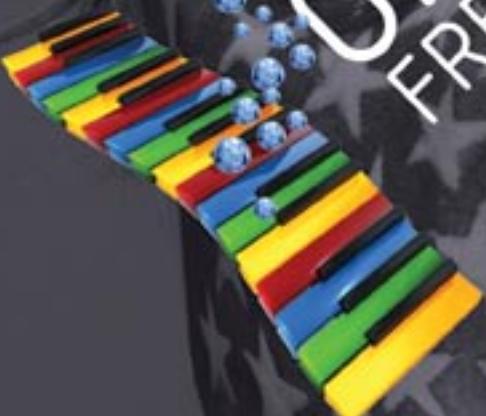


XVIII  
KLAIPĖDOS  
PILIES  
DŽIAZO  
FESTIVALIS

# INTERNATIONAL KLAIPEDA JAZZ FESTIVAL

1-3 June 2012  
KLAIPEDA THEATER SQUARE

OPEN-AIR  
FREE ENTRANCE



CANDY DULFER

PHOTO: CARIN  
VERBRUGGEN

[WWW.JAZZ.LT](http://WWW.JAZZ.LT)

## СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

### 55 Слово издателя

Интеграция

**Leidėjos žodis**

Integracija



### 56 Энергетика

У руля экономики стоят государства, владеющие нефтью и газом

**Energetika**

Ekonomikos vairą laiko naftos ir duju turinčios valstybės



### 63 Будущее нефтегазовой отрасли:

прогнозы и стратегии

Naftos ir dujų pramonės ateitis:

prognozės ir strategijos

Факторы, корректирующие мировой рынок

Pasaulio rinką koreguojantys veiksnių



### 70 Международное сотрудничество

Новые возможности

**Tarptautinis bendradarbiavimas**

Naujos galimybės



### 75 Международные мероприятия

Дни транспорта Казахстана

**Tarptautiniai renginiai**

Kazachstano transporto dienos



### 84 Логистика

В Литве рождаются общественные центры логистики

**Logistika**

Lietuvoje kuriami viešieji logistikos centrai



### 87 В стивидорных компаниях

KLASCO проверила инвестиционную меткость

**Krovos kompanijoje**

KLASCO pasitikrino investicinių taiklumą

### 90 Азиатский рынок

Рассматривая логистику в развитии рынков Китая, Индии и Вьетнама

**Azijos rinka**

Kinijos, Indijos ir Vietnamo rinkų plėtros logistika



### 93 Зеленые инновации

Европейский бизнес идет в Казахстан с инновациями

**Žaliosios inovacijos**

Europos verslas ateina į Kazachstaną su inovacijomis

### 95 Новое поколение

Учеба и работа в Ванкувере – это здорово!

**Naujoji karta**

Mokslas ir darbas Vankuverje – tai jėga!

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

**Žurnalas „Jūra“**  
leidžiamas nuo 1935 metų  
Leidėjas  
UAB Jūrų informacijos centras

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

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

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

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

**Vertėjai**  
Audronė Paulauskienė,  
Margarita Ignačkova, Betty Chen

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

**Žurnalo atstovybės:**

**Didžiojoje Britanijoje, Londone**  
Milda Manomaityė  
Mob. tel. +44 (0) 7825924581  
El. paštas: milda@airailnews.com

**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@tlnika.kz

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

**Turkmenistane, Ašchabade**  
Ishankuli Fayzullayev  
Tel. +993 12 48 80 65  
Mob. +993 65 80 07 47  
El. paštas: ishankuli@list.ru,  
ishankuli@gmail.com

**Indijoje, Čenajuje**  
V. Sumittra Devi

Tel. +91 044 42128001  
El. paštas: contact@matchpointbiz.com

**Ši numerį iliustravo**  
Džoja Barysaitė, Algis Palionis, Vida Borteliéné, Edgaras Valeckas

**Viršelis** Algirdas Kubaičio

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

**Redakcijos adresas:**  
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva  
Tel. +370 610 11399  
El. paštas: editor@jura.lt  
[www.jura.lt](http://www.jura.lt)

**Tiražas 7000 egz.**



ALPERA

ЗАО „Алпера“

Титнаго ул. 10, LT-02300 Вильнюс, Литва  
Тел. +370 5231 16 67, факс. +370 5231 16 65  
Тел./факс. +370 5245 50 12, тоб. тел. +370 686 57 756  
Эл. п. info@alpera.lt, www.alpera.lt

**ЗАО „Алпера“ проектирует и изготавляет изделия из цветных и драгоценных металлов (латуни, меди, мельхиора, томпака, серебра, золота)**

- Ордена, знаки отличия и другие высшие награды
- Памятные медали для организаций, фирм с их фирменной атрибутикой
- Знаки отличия для армии, полиции, таможни и др.
- Сувениры с символикой Литвы, литовских городов, фирменной символикой

- Значки с символикой Литвы, литовских городов, фирменной символикой
- Сувенирные таблицы с фирменной символикой
- Штампованные знаки для продукции
- Кольца, серьги, браслеты
- Заколки для галстуков

- Кубки, рюмки, пепельницы
- Пуговицы, брелки и др.
- Атрибутика для семинаров, конференций, спортивных соревнований и др.
- Отличительные знаки для работников
- Бизнес - подарки и призы
- Вывески



## Интеграция

**П**арadox, что Китай, построивший самую большую и прочную стену на планете с целью отгородиться от остального мира ради защиты своих земель, знаний и богатств, спустя несколько столетий стал фабрикой этого мира и главным перекрестком самых оживленных транспортных дорог.

История наглядно показала, что одному государству не под силу добиться всеобщего прогресса и процветания, а если это и удастся сделать на время, эволюцию невозможно остановить, спрятать за каменными стенами, за семью замками.

Развитие человечества, достижения науки, культуры, техники привели нас к иному – интегральному – обществу, части которого связаны между собой через культуру, технику, торговлю, экономику, финансы, где общество стало единой общностью, целесообразной целостностью, а цивилизация и природа – целостным организмом. Человек, общество, государство являются частью этого организма. Одно государство, каким бы могущественным оно ни было, сегодня мало что значит. Достаточно изолировать его от других, расторгнуть сделки, остановить торговлю с ним, заморозить капитал, инвестиции, и оно прекратит развиваться и не сможет существовать.

Государства, имеющие сильных и мудрых лидеров, стремятся укреплять свою мощь, не отгораживаясь от мира, а, наоборот, интегрируясь в него.

Президент США Барак Обама подчеркивает, что его страна заинтересована в сильной европейской экономике, а развитие Европы неотделимо от процветания США.

Программа «Путь в Европу» президента Казахстана Нурсултана Назарбаева открыла перед этой азиатской страной огромные возможности для интеграции бизнеса и политики. Это великолепно продемонстрировал опыт председательства Казахстана в ОБСЕ.

Инициированный президентами Литвы и Казахстана Далей Грибаускайте и Нурсултаном Назарбаевым новый торговый маршрут между Европой и Китаем, который в беспрецедентно короткие сроки преодолевает контейнерный поезд «Сауле», предоставил новые возможности бизнесу стран Европы и Азии.

Гурбангулы Бердымухamedов - президент Туркменистана, одного из крупнейших в мире обладателей нефтяных и газовых ресурсов, переживающего новую эпоху развития, провозгласил политику «открытых дверей» и заявляет миру, что Туркменистан целенаправленно идет по многовекторному пути, поставляя энергоносители на глобальный энергетический рынок. Он позитивно высказывает о поставках газа в Европу и усилиях Туркменистана диверсифицировать экспортные маршруты.

В свою очередь, Российская Федерация и Европейский союз почти одновременно сформировали и приступили к осуществлению долгосрочных стратегий в области энергетики.

Эти комплексные проекты неразрывно связывают государства и материки для длительного сотрудничества.

Понятие интегральности или целостности не является каким-то новым открытием нашего века.

Еще в шестом веке до нашей эры древнекитайский военный стратег Сунь-Цзы (544-496 до н.э.), которого за дальновидность сравнивают со знаменитым китайским мудрецом Конфуцием, в трактате «Искусство войны» в качестве основных факторов победы указывает такие принципы интегральности: точная информация о ситуации, подготовка к атаке, организация процессов, коммуникации, мотивация и тщательное выполнение действий. Особое значение в этой стратегии Сунь-Цзы придает лидеру. Он указывает, что люди должны принимать поставленные лидером цели и задачи как свои. А лидеру говорит: обращайся со своими воинами так, словно они – твои самые любимые сыновья, и они последуют за тобой в самые глубокие долины.

Созданная Сунь-Цзы стратегия помогла выиграть не одну войну. Хотя прошли тысячелетия, эта стратегия успешно применяется в сегодняшнем мире в разных сферах деятельности.

Если мы подумаем, что воюем в войне за выживание человечества и его благополучную жизнь в этом мире, интеграция может быть успешной стратегией в этой борьбе.

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала



## Integracija

**P**aradoksas, kad didžiausią ir tvirčiausią planetoje sieną pasistačiusi Kinija, siekusi atsiverti nuo pašaulio invazijos idant apsaugotų savo žemes, žinias ir turtus, po keleto šimtmecijų tapo šio pasaulio fabriku ir pagrindine judriaučių transporto koridoriu kryžkele.

Istorija akivaizdžiai parodė, kad visuotinės pažangos ir klestėjimo nepavyksta sukurti vienai valstybei, o jeigu laikinai tai ir pasiseka padaryti, evoliucijos neįmanoma sustabdyti, paslėpti už mūro sieną, užrakinus devyniais užraktais.

Žmonijos raida, mokslo, kultūros, technikos laimėjimai

mus atvedė į kitokią – integralią visuomenę, susaistytą tarpusavje per kultūrą, techniką, prekybą, ekonomiką, finansus, kur visuomenė tapo viena bendra, tikslinga visuma, o civilizacija ir gamta – vientisas organizmas. Žmogus, bendruomenė, valstybė yra šio organizmo dalis. Viena valstybė, kokia galima ji būtų, šiandien mažai ką reiškia. Užtenka izoliuoti ją nuo kitų, nutraukti sandorius, sustabdyti su ja prekybą, išsaldyti kapitalą, investicijas ir ji nustos vystytis ir negalėti egzistuoti.

Valstybės, turinčios stiprius ir sumanius lyderius, savo galią siekia stiprinti ne atsitverdamos nuo pasaulio, bet priešingai – į jį integruodamasis.

JAV prezidentas Barakas Obama pabrėžia, kad jo šalis yra suinteresuota stipria Europos ekonomika, o Europos vystymasis neatsiejamas nuo JAV klestėjimo.

Kazachstano prezidento Nursultano Nazarbajevu „Kelio į Europą“ programa šiai Azijos šalių atvėrė daugelį naujų verslo ir politikos integracijos galimybių. Tai puikiai pademonstravo Kazachstano pirmininkavimo ESBO patirtis.

Lietuvos ir Kazachstano prezidentų Dalios Grybauskaitės ir Nursultano Nazarbajevu inicijuotas naujas prekybos maršutas tarp Europos ir Kinijos, kuriuo per ypač trumpą laiką nukeliauja kontenerinis traukinys „Saulė“, suteikę naujų galimybių Europos ir Azijos šalių verslui.

Vienos didžiausių pasaulyje naftos ir dujų išteklių turėtojos, naują vystymosi epochą išgyvenančios Turkmenistano valstybės prezidentas Gurbanguly Berdimuchamedovas, skelbiantis „Atvirą durų“ politiką, teigia pasauliu, kad Turkmenistanas kryptingai einā daugiektoriiniu keliu, energijos nešėjus tiekdamas globaliajai energetikos rinkai. Jis pozityviai pasisako apie dujų tiekimą į Europą ir Turkmenistano pastangas diversifikuoti eksporto kelius.

Savo ruožtu Rusijos Federacija ir Europos Sąjunga beveik vienu metu suformavo ir įgyvendina ilgalaikes energetikos strategijas.

Šie kompleksiniai projektais neatsiejamai susaisto valstybes ir žemynus ilgam bendradarbiavimui.

Integralumo arba vientisumo sąvoka nėra koks nors naujas mūsų amžiaus išradimas.

Dar šeštajame amžiuje pr. Kr. senovės kinų karo strategas Sun Tzu (544-496 pr. Kr.), kurio įžvalgos lyginamos su garsiu kinų išminčiumi Konfucijumi, veikale „Karo menas“ kaip pagrindinius pergalės veiksnius nurodo tokius integralumo principus: tikslai informacija apie situaciją, pasirengimas atakai, procesų organizavimas, komunikacija, motyvacija ir kruopštus veiksmų atlikimas. Ypač didelę reikšmę šioje strategijoje Sun Tzu teikia lyderiui. Jis nurodo, kad žmonės priivalo priimti lyderio keliamus tikslus ir uždavinius kaip savus. O lyderiui sako: elkis su savo kariais taip, tarsi jie būtų tavo mylimiausiai sūnūs, ir jie seks paskui tave į giliausius slėnius.

Sun Tzu sukurta strategija padėjo laimeti ne vieną karą. Nors praėjo tūkstantmečiai, ši strategija sėkmingesnai taikoma šiandienos pasaulyje įvairiose veiklos srityse.

Jeigu galvosime, kad kariaujame karą dėl žmonijos išlikimo ir jos laimingos gyvenimo šiame pasaulyje, integracija gali būti sėkmingesnės kovos strategija.

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja



# У руля экономики стоят государства, владеющие нефтью и газом

**Зита Таллат-Кялпшайтэ**

## На выставке – гиганты мирового газового бизнеса

Число участников международного мероприятия, проходящего в Туркменистане с 1996 года, растет с каждым годом. В этом году в выставке «Нефть и газ Туркменистана» в ашхабадском выставочном центре «Серги кошги» приняли участие более 200 компаний, в том числе полторы сотни – зарубежные партнеры из 20 стран, таких, как США, Россия, Китай, Япония, Турция, Азербайджан, ОАЭ, Малайзия, Казахстан, Иран и другие страны Европы и Персидского залива.

Повышенное внимание посетителей привлекли стены министерств нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов, энергетики и промышленности Туркменистана, государственных концернов «Туркменнебитгазтурлұшық», «Туркменгаз», «Туркменнебит» и ряда других отраслевых предприятий страны.

К участникам форума обратился президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухamedов, адресовав им приветствие, в котором отмечается, что политика Туркменистана нацелена на опережающее развитие нефтегазового комплекса, где главными приоритетами выступают прогрессивные технологии, новейшее оборудование, призванные обеспечить эффективную реализацию гигантского потенциала Туркменистана как мировой энергетической державы.

На многоплановой выставке были представлены все аспекты нефтегазовой промышленности, начиная разведкой, научными исследованиями, бурением, хранением, трубопроводами, транспортировкой, распределением, переработкой, применением новой техники и технологий, кончая инновациями и др. На площадке возле дворца выставок экспонировалась мощная специализированная техника, используемая в нефтегазовой отрасли.

**Страны постсоветского пространства, отметившие 20-летие независимости, на множестве приуроченных к этому юбилею мероприятий сделали обзор пройденного пути и информировали мир о своих достижениях.**

**Такая тема господствовала и на форуме нефтегазового комплекса «Нефть и газ Туркменистана – OGT 2011» в Ашхабаде, где 15-17 ноября 2011 г. состоялись международная выставка нефтегазовой промышленности и 16-я международная научная конференция «Развитие нефтегазовой промышленности Туркменистана за 20 лет независимости и перспективы международного сотрудничества».**



В течение трех дней на экспозиции проходило интенсивное общение, презентации, мини-семинары, переговоры. Заметное внимание привлекли партнеры Туркменистана: компания «PETRONAS Charigali» (Малайзия), CNPC (Китай), «Dragon Oil» (Великобритания и ОАЭ), RWE (Германия), «Total» (Франция) «Итера» (Россия) и другие.

Весомо и эффектно был представлен российский нефтегазовый бизнес. Сотрудничество, новейшее оборудование и технологии туркменским партнерам предложили такие гиганты, как «Газпром», «Татнефть», «Итера», «Волгабурмаш», «Сатурн», «КАМАЗ» и др.

Крупнейший российский производитель грузовых автомобилей ОАО «КАМАЗ» представил свои лучшие образцы техники

для народного хозяйства республики.

«Туркменистан – один из самых крупных потребителей автомобильной техники марки «КАМАЗ» в Центральной и Средней Азии. Сегодня парк автомобилей КАМАЗ в стране насчитывает почти 9 тысяч единиц, включая специальную технику, созданную для разных отраслей хозяйства Туркменистана. Это неудивительно, поскольку камский автогигант предлагает туркменским потребителям продукцию, способную удовлетворить самые взыскательные запросы клиента и гарантировать профессиональный надзор за техникой, которую производитель уделяет особое внимание», – сказал председатель совета директоров корпорации «Kamaz FTC» Сергей Ткаченко.

На семинаре, организованном в первый день работы выставки,

состоялось тщательное обсуждение особенностей инвестиционного климата в Туркменистане, вопросов правовой, налоговой системы страны.

Участники мероприятия проявили заинтересованность в работе в стране, где международный бизнес и зарубежные инвестиции поддержаны солидной правовой базой.

## Цель политики «открытых дверей» – привлечь инвестиции

На научной конференции, в которой приняли участие свыше 700 делегатов, представляющих 300 организаций из 39 стран мира, был дан обзор развития нефтегазовой промышленности Туркменистана за последние двадцать лет независимости, внимание фокусировалось на перспективах развития этой отрасли с особым акцентом на важности международного сотрудничества.

«Сегодня Туркменистан разрабатывает ряд крупнейших месторождений – Гарабил, Гуррукбиль на правобережье реки Амударья, группу месторождений в Центральных Каракумах и другие. Среди них находятся и месторождения Южный Елотен-Осман, Минара и Яшлар. Установлено, что запасы природного газа этих месторождений составляют свыше 26 трлн и 200 млрд кубических метров. Туркменистан последовательно идет по пути многовекторной направленности путей доставки энергоносителей на глобальные энергетические рынки – говорится в приветственном обращении президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухamedова участникам конференции, который озвучил делегатам конференции заместитель председателя кабинета министров Туркменистана Баймурад Ходжамухамедов.

Шестьдесят семь докладчиков конференции представили ситуацию на мировом нефтегазовом рынке, осветили все аспекты нефтегазовой промышленности Туркменистана, включая дости-



жения последних двадцати лет и прогнозы до 2030 года, национальную программу развития Туркменистана на 2011–2030 годы, приоритетные направления инвестиций, разведку и добычу нефтяных и газовых ресурсов, выход на глобальные рынки, региональное и международное сотрудничество как катализатор развития евразийской нефтегазовой промышленности, использование новых технологий и другие актуальные вопросы нефтегазового комплекса.

Особенно много внимания уделено привлечению в страну зарубежных инвестиций. Эти инвестиции согласно программе национального развития Туркменистана до 2030 года должны гарантировать десятикратный рост нефтедобычи и четырехкратный рост добычи газа.

Председатель крупнейшего государственного нефтегазодобывающего концерна Туркменистана «Туркменнефть» Аннагулы Деряев, представляя перспективы развития нефтегазовой промышленности и основные приоритеты сотрудничества с иностранными компаниями, отметил, что мудрая политика «открытых дверей», проводимая президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым, и созданный в стране благоприятный для инвестирования климат послужили толчком для заметной активизации международного сотрудничества в нефтегазовом секторе за последнее время.

Это положительно отражается на деятельности национальных

компаний, в том числе и «Туркменнефти», которая эксплуатирует около трех десятков месторождений, включающих в себя более 600 нефтяных, нефтегазовых и газовых залежей. После внедрения новых технологий и эффективного оборудования немецкого, финского, канадского, американского, российского, китайского производства концерну удалось заметно увеличить объемы нефти, добываемой на давно эксплуатируемых месторождениях.

В осуществляемом Туркменистаном политике акцентируется необходимость ускорять поиск и разведку новых залежей и месторождений. Этому особое внимание и огромные инвестиции уделяет правительство страны и лично президент Гурбангулы Бердымухамедов. Это подчеркивалось почти в каждом докладе, прозвучавшем с трибуны конференции.

В 2010 году начата эксплуатация новых перспективных месторождений Алтыгай на юго-западе Туркменистана.

Нефтяники страны все чаще устремляют взгляды на Каспийское море, где запасы нефти, по мнению геологоразведчиков, значительно превышают самые смелые ожидания.

## В недрах Туркменистана скрываются несметные сокровища

Внимание участников конференции приковал доклад председателя государственной корпорации «Туркменгеология» Торе Ягшымурадова о состоянии и перспективах запасов нефтегазового сырья. Как он считает, ссылаясь на результаты геологоразведки,

можно смело утверждать, что в недрах Туркменистана скрываются огромные ресурсы углеводородов.

«Практически вся территория Туркменистана и находящийся в его владении сектор Каспийского моря являются

потенциальными источниками нефтегазовых ресурсов», – сказал Т.Ягшымурадов.

В национальной программе развития нефтегазовой отрасли Туркменистана до 2030 года намечается освоить новые нефтегазовые месторождения в северном регионе Каспий-Кара-Богаз-Гол и южном регионе Каспийского бассейна общей площадью 70 тысяч квадратных километров.

Геологоразведчиков ожидают гигантские ресурсы углеводородов в южной части Туркменистана в бассейне Амудары и Мурхаба. В этом регионе, где сконцентрированы огромные запасы газа, будут расширены геологоразведывательные работы.

В последнее время открыто более 60 месторождений углеводородов, из которых 12 находятся в шельфе Каспийского моря, 120 – на суше. Открыто свыше 1000 перспективных локальных нефтегазовых объектов.

Многие докладчики конференции упоминали о неиссякаемых сокровищах туркменских недр.

Т.Ягшымурадов подчеркнул, что ярким свидетельством таких утверждений является открытие супергигантских газоконденсатных месторождений Гунорта Ёлотен-Осман-Минара и Яшлар с запасами 26 триллионов 200 миллиардов кубометров газа. Это количество было оценено и подтверждено экспертами международной аудиторской компании «Gaffney, Cline&Associates» в октябре 2011 года.

Все это выводит Туркменистан на первые позиции в мировом рейтинге стран, обладающих запасами углеводородного сырья.

За 20 лет независимости в результате открытия более 30 средних, крупных уникальных месторождений нефти, газа и газоконденсата Туркменистан стал одной из крупнейших энергетических держав мира, обладающей огромным потенциалом, начальные геологические ресурсы углеводородного сырья которого составляют более 71 млрд 208 млн тонн нефтяного эквивалента.

Туркменистан активно развивает разведку и поиски этих бесценных сокровищ в недрах суши и морских глубинах.

Кроме углеводородов, на государственном балансе Туркменистана числится более 170 месторождений различных металлических и неметаллических полезных ископаемых и гидроминерального сырья, в том числе: минеральных солей, стронция, серы, барита, редкого минерала озокерита, более 40 % мирового запаса которого находится в Туркменистане – в 3 из 9 известных месторождений мира. А также другие полезные ископаемые, которые по количествам и качеству туркменские геологи приравнивают к лучшим аналогам полезных ископаемых планеты.

**„Мы должны вести эффективную работу по повышению уровня открытости нашей экономики“.**

**Президент  
Туркменистана  
Гурбангулы  
Бердымухамедов**



## Потребность в партнерстве возрастает

Идеи партнерства и сотрудничества звучали не только со стороны Туркменистана. Важность международного партнерства для рационального решения проблем эффективного и долговечного использования мировых энергоресурсов отмечалась в выступлениях большинства участников конференции из таких стран, как Австрия, Азербайджан, Афганистан, Беларусь, Бельгия, Великобритания, Венгрия, Грузия, Германия, Дания, Индия, Индонезия, Иран, Испания, Италия, Канада, Казахстан, Кипр, Китай, Корея, Латвия, Малайзия, Нидерланды, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Польша, Россия, Румыния, Сингапур, Сербия, США, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Чехия, Швеция, Швейцария, Япония.

Пример успешного сотрудничества, продолжающегося уже второе десятилетие, привел вице-президент группы компаний GAC («Джи Эй Си») Эрланд Эбберстен.

Компания GAC, работающая совместно с «Dragon Oil» и «PETRONAS», действует в Туркменистане уже с 2000 года. Как утверждает Э.Эбберстен, успех столь длительного сотрудничества обусловлен деловыми отношениями с руководством страны. Правительство Туркменистана, как сказал вице-президент GAC, позволяет развивать



инфраструктуру. Взаимодоверие в Каспийском регионе гораздо важнее, чем в каком-либо другом месте мира. Из-за географических особенностей мобилизовать флот в Каспийском море очень дорого, и неудачное партнерство здесь может стать губительным. Судоходная компания не может с Каспийского моря быстро мобилизовать и передислоцировать свой флот, как, скажем, с Северного моря. Поэтому, прежде чем работать с партнерами стран Каспийского моря, надо быть уверенным, что партнерство будет взаимовыгодным и длительным. Тогда можно без опаски инвестировать не только в технику, технологии, но и в инфраструктуру и человеческие ресурсы в стране партнера. Э.Эбберстен отметил, что в начале сотрудничества в Туркменистане работали 90 %

сотрудников компании GAC. Теперь на судах и других объектах GAC работает 90 % граждан Туркменистана.

По прогнозам Международного энергетического агентства, в ближайшие 25 лет в мире будет быстрыми темпами расти потребность в нефти и газе. Это значит, что в этой отрасли нехватки в работе не будет, станет постоянно расти потребность в специалистах высокого уровня, следовательно, и в международном сотрудничестве, – убежден Э.Эбберстен.

## Месторождение Шах Дениз изменило экономический статус Азербайджана

Мысли Э.Эбберстена подтверждают и представитель другого крупного обладателя нефтяных

и газовых ресурсов – Азербайджана – Тофиг Гахраманов, вице-президент компании СОКАР.

Он отметил, что ускоренные темпы роста экономики Азербайджана были бы невозможны без достижения значимых успехов в нефтяной и газовой промышленности и в первую очередь в реализации совместно с западными партнерами нефтегазовых проектов «Азери-Чыраг-Гюнешли» и «Шах Дениз», своевременным вводе в строй трубопроводов Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Эрзерум и т.д.

В результате этого сотрудничества по итогам 2010 года по сравнению с 1994 годом добыча нефти в стране увеличилась с 9 до 51 миллиона тонн, а газа с 6-7 до 28 миллиардов кубометров.

На сегодняшний день в нефтегазовых операциях, которые проводятся на месторождениях Азербайджана, расположенных на суше и на море, участвуют 53 международные компании из 20 стран мира, в нефтегазовый сектор страны инвестировано более 37 миллиардов долларов США.

Открытое в 1999 году и разрабатываемое совместно с иностранными партнерами месторождение Шах Дениз считается одним из крупнейших в мире газоконденсатных месторождений на морских акваториях. По оценкам экспертов, запасы месторождения составляют 1,2 трлн кубометров газа и свыше 240 млн тонн конденсата. Успешная реализация 1-й фазы данного проекта позволила полностью обеспечить внутренний спрос Азербайджана в газе, прекратив его импорт из-за рубежа. Азербайджан превратился из импортера в экспортера газа.

В настоящее время идет подготовка 2-й фазы разработки месторождения Шах Дениз. Согласно разработанной концепции развития по данному этапу, объем дополнительной добычи будет доведен до 16 млрд кубометров в год. Добыча первого газа в рамках 2-й фазы ожидается в 2017 году.

Согласно расчетам, подтвержденные извлекаемые запасы углеводородов в Азербайджане составляют 4,6 млрд тонн условного топлива, а суммарные подтвержденные и прогнозные углеводородные запасы составляют порядка 10 млрд тонн.



# Ekonomikos vairą laiko naftos ir dujų turinčios valstybės

**P**osovietinės šalys, paminėjusios 20-ąsias nepriklausomybės metines, daugelyje šiam jubiliejui skirtų renginių apžvelgė nueitą kelią ir informavo pasaulį apie savo laimėjimus.

Tokia tema vyrao naftos ir dujų pramonės forume „Turkménistano nafta ir dujos – OGT 2011“ Ašchabade, kur 2011 m. lapkričio 15-17 dienomis vyko tarptautinė naftos ir dujų paroda bei 16-oji tarptautinė mokslinė konferencija „Turkménistano naftos ir dujų pramonės išvystymas per 20 nepriklausomybės metų ir tarptautinio bendradarbiavimo perspektyvos“.

Zita Tallat-Kelpšaitė

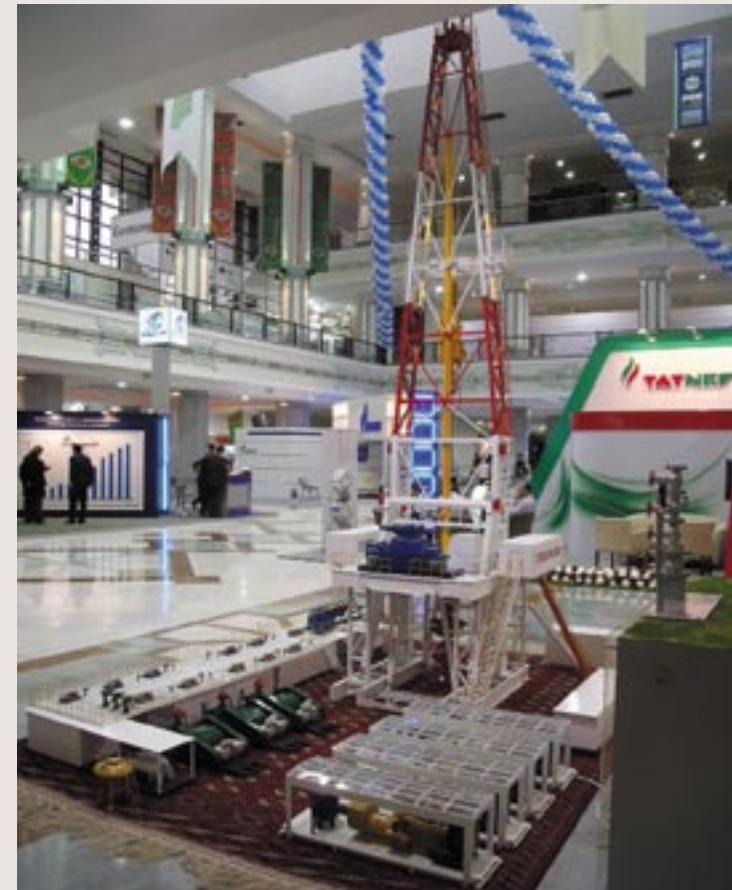
## Parodoje – pasaulio ir dujų verslo galiūnai

Nuo 1996 metų Turkmenistane vykstantis tarptautinis renginys kasmet sukviečia vis daugiau dalyvių. Šiemet parodoje „Turkménistano nafta ir dujos“ Ašchabado „Sergi Koşgi“ parodų centre dalyvavo per 200 kompanijų, iš jų puissantro šimto – užsienio partneriai iš dvidešimties šalių, tokių kaip JAV, Rusija, Kinija, Japonija, Turkija, Azerbaidžanas, JAE, Malaizija, Kazachstanas, Iranas ir kitos Europos bei Persijos įlankos valstybės.

Didelio lankytojų dėmesio sulaukė Turkmenistano naftos ir dujų pramonės ir mineralinių išteklių, energetikos ministerijų, valstybių koncernų „Turkmen Hebit Gaz Guryşyk“, „Turkmengaz“, „Turkménnebit“ ir daugelis kitų šios šakos įmonių stendų.

Turkménistano prezidento Gurbanguly Berdymuchamedovo sveikinime pabrėžiama, kad šalies politika nukreipta į spartą naftos ir dujų komplekso vystymą, kur pagrindiniai prioritetai yra naujausia technika ir pažangios technologijos, pajėgiančios realizuoti milžinišką Turkmenistano, kaip pasaulio energetinės valstybės, potencialą.

Daugiaplanėje parodoje buvo pristatyti visi naftos ir dujų pramonės aspektai, pradedant žvalgyba, moksliniais tyrimais, gręžyba, gavyba, saugojimu, vamzdynais, transportavimu, skirstymu, perdirbimu, naujos technikos ir technologijų naudojimu, inovacijomis ir daugybė kitų.



Aikštélėse prie parodų rūmų buvo eksponuojama galinga specializuota naftos ir dujų pramonėje naudojama technika.

Per tris parodos dienas ekspozicijoje vyko intensyvus bendravimas, prezentacijos, trumpi seminarai, derybos. Nemažai dėmesio sulaukė Turkmenistano partneriai: Malaizijos kompanija „PETRONAS Charigali“, Kinijos CNPC, Didžiosios Britanijos ir JAE „Dragon Oil“, Vokietijos RWE, Prancūzijos „Total“, Rusijos „Itera“ bei kitos.

Svariai ir efektingai pristatytas Rusijos naftos ir dujų verslas. Bendradarbiavimą naujausią įrangą ir technologijas Turkmenistano partneriams siūlė tokie galiūnai kaip „Gazprom“, „Tatneft“, „Itera“, „Volgaburmas“, „Saturn“, „Kamaz“ ir kitos.

Stambiausia Rusijos krovinių automobilių gamintoja OAO „Kamaz“ pristatė geriausius savo gaminių pavyzdžius.

„Turkménistanas yra vienas stambiausiu Centrinėje ir Vidurinėje Azijoje didžiųjų „Kamaz“ automobilių užsakovų. Šiuo metu Turkmenistanas naudojasi beveik 9 tūkstančiais įvairių modifikacijų „Kamaz“ automobilių ir nemažai kitos specialios technikos, sukurtos įvairiomis Turkmenistano ūkio šakoms. Gamykla Turkmenistano vartotojams siūlo produkciją, galinčią patenkinti pačius išrankiausius kliento užsakymus ir garantuoti profesionalią technikos priežiūrą,

kurių gamintojas skiria ypatingą dėmesį,“ – sakė korporacijos „Kamaz FTC“ direktorių tarybos pirmininkas Sergejus Tkačenka.

Pirmają parodos dieną surengtame seminare buvo išsamiai aptarta investicinio klimato Turkmenistane ypatybės, šalies teisės, mokesčių, klausimai.

Renginio dalyviai rodė susidomėjimą ir suinteresuotumą dirbtų šalyje, kur tarptautinį verslą ir užsienio investicijas palaiko solidi teisinė bazė.

## „Atvirų durų“ politika siekiama pritraukti investicijų

**Turkménistane gausu naftos ir dujų išteklių. Šiuo atžvilgiu šalis yra tarp pirmaujančių pasaulyje. Tarptautinių ir šalies ekspertų vertinimais, jos žaliaivų ištekliai sudaro 45,44 milijardo tonų sąlyginio kuro.**

Mokslinėje konferencijoje, kurioje dalyvavo daugiau nei 700 delegatų, atstovaujančių 300 organizacijų iš 39 pasaulio šalių, buvo apžvelgtas Turkmenistano naftos ir dujų pramonės vystymasis per pastaruosius dvidešimt nepriklausomybės metų, dėmesys buvo fokusuojamas į šios srities plėtros perspektyvas, ypatingai akcentuojant tarptautinio bendradarbiavimo svarbą.

„Turkménistanas šiandien eksplotuoja keletą stambiausiu telkinių, tokių kaip Garabilas, Gurukbilas Amudarjos pakrantėje, Centriniose Karakumuose ir kitur. Tarp jų yra ir pietinis Jeloten-Osman, Minaro bei Jašlaro telkinių. Šių telkinių ištekliai sudaro daugiau nei 26 trilijonus ir 200 milijardų kubinių metrų gamtinį dujų.»



Turkménistanas kryptingai eina daugiavektorių keliu, energijos nešėjus tiekdamas globaliajai energetikos rinkai", - sakoma šalies prezidento Gurbanguly Berdymuchamedovo sveikinimė konferencijos dalyviams, kurį perskaitė Turkménistano ministrų kabinete pirmininko pavaudutojas Baimuradas Chodžamuchamedovas.

Šešiasdešimt septynių konferencijos pranešėjai aprėpė ir pristatė pasaulinės naftos ir duju rinkos situaciją bei, galima sakyti, visus Turkménistano naftos ir duju pramonės aspektus, pradendant dvidešimties pastarųjų metų laimėjimais ir prognozėmis iki 2030 metų, nacionalinė Turkménistano 2011-2030 metų raidos programa, prioritetenėmis investicijų kryptimis, naftos ir duju išteklių žvalgyba bei gavyba, priėjimą prie globalių rinkų, regioninį ir tarptautinį bendradarbiavimą, kaip Eurazijos naftos ir duju pramonės vystymosi katalizatorių, naujų technologijų panaudojimą ir kitus aktualius naftos ir duju pramonės klausimus.

Ypač daug dėmesio skirta užsienio investicijų pritraukimui į šalį. Šios investicijos pagal strateginę Turkménistano nacionalinę raidos programą iki 2050 metų turėtų garantuoti naftos gavybos padidėjimą dešimčia kartą, duju gavybos padidėjimą – keturis kartus.

Didžiausio Turkménistano valstybinio naftos ir duju gavybos koncernio „Turkménnefte“ pirminkas Anaguly Deriajevas, pristatydamas Turkménistano naftos ir duju pramonės vystymosi perspektyvas ir pagrindinius bendradarbiavimo su užsienio kompanijomis prioritetus, pabrėžė, kad išmintinga Turkménistano prezidento Gurbanguly Berdymuchamedovo vykdoma „atvirų durų“ politika ir šalyje sukurtas palankus investavimo klimatas lémė, kad pastaraisiais metais naftos ir duju sektoriuje smarkiai suaktyvėjo tarptautinis bendradarbiavimas.

Tai labai teigiamai atsiliepia nacionalinių kompanijų, tarp jų ir „Turkménnefte“, eksplatuojančiai tris dešimtis telkinių, kuriuose yra maždaug 600 naftos ir duju kločių, veiklai. Idiegius naujas Vokietijos, Suomijos, Kanados, JAV, Rusijos, Kinijos technologijas bei efektyviajį įrangą, koncernui pavyko smarkiai padidinti išgau-

namos naftos kiekius seniai eksplatuojamuose telkiniuose.

Turkménistano vykdomoje politikoje akcentuojama būtinybė spartinti naujų telkinių bei kločių paiešką ir žvalgybą. Tam yra skiriamas ypatingas šalies vyriausybės ir asmeniškai prezidento Gurbanguly Berdymuchamedovo dėmesys bei didžiulės investicijos. Tai buvo pabrėžiama kone kiekviename iš konferencijos tribūnos skambėjusiame pranešime.

2010 metais pradėti eksplatuoti nauji perspektyvūs telkiniai Turkménistano pietvakariuose Altyguy.

Šalies naftininkai vis labiau kreipia žvilgsnį į



Kaspijos jūrą, kur naftos ištekliai, pasak geologų ir žvalgytojų, gerokai viršija pačius drąsiausius lükescius.

## **Turkménistano gelmėse slypi nesuskaičiuojami lobiai**

Konferencijos dalyvių dėmei prikaustė Turkménistano valstybinės korporacijos „Turkméngeologija“ pirmininko Torės Jagšymuradovo pranešimas apie naftos ir duju žaliavos išteklių būklę ir perspektyvas. Jis patikino, kad, remiantis geologinės žvalgybos rezultatais, galima drąsiai teigti, jog Turkménistano gelmėse glūdi ir Turkménistanas valdo milžiniškus angliavandenilių išteklius.

„Praktiškai visa Turkménistano teritorija ir jo valdomas Kaspijos jūros sektorius yra potencialūs naftos ir duju išteklių šaltiniai“, - sakė T. Jagšymuradovas.

Nacionalinėje Turkménistano naftos ir duju pramonės raidos programoje iki 2030 metų numatyta išsavinti naujus naftos ir duju telkinius šiauriniame Kaspijos-Karabogazo ir pietiniame Kaspijos baseino regionuose, kurių plotas – 70 tūkstančių kvadratinių kilometrų.

Geologų ir žvalgytojų laukia milžiniški angliavandenilių ištekliai Turkménistano rytinėje dalyje Amudarjos ir Murhabo baseine. Šiame regione, kuriame sukonzentruoti didžiuliai duju ištekliai, bus išplėsti žvalgybos ir paieškų darbai.

Pastaruoju metu atverta daugiau nei 60 angliavandenilių radimviečių, iš kurių 12 yra Kaspijos jūros šelfe, 120 – sausumoje. Atrasta daugiau nei 1000 perspektyvių lokalų naftos ir duju objektų.

Ne vienas konferencijos pranešėjas minėjo nėsiemius Turkménistano gelmių turtus.

T. Jagšymuradovas pabrėžė, kad akivaizdus tokiai teiginių pavyzdys yra milžiniškų radimviečių, kurių ištekliai siekia 26 trilijonus 200 miliardų kubinių metrų duju kondensato, prie Gunorto, Jeloten Osmano, Minaro ir Jašlaro atidarymas. Šių radimviečių išteklių kiekį pernai spalio mėnesį patvirtino tarptautinė auditinė kompanija „Gaffney, Cline&Associates“.

Šie turtai Turkménistaną išveda į pirmąsias pasaulio reitingų pozicijas tarp šalių, turinčių angliavandenilių žaliavos išteklių.

Per 20 nepriklausomybės metų, pradėjės eksplatuoti daugiau nei 30 unikalų naftos, duju ir duju kondensato telkinių, Turkménistanas tapo viena iš stambiausių energetinių pasaulio valstybių, valdanti didžiulus angliavandenilių žaliavos išteklius, kurie sudaro 71 milijardą 208 milijonus tonų naftos ekvivalento. Turkménistanas aktyviai vysto šių neįkainojamų turų žvalgymą ir paieškas į šalies sausumos plotį bei sausumos ir jūros gelmes.

Be angliavandenilių, Turkménistano valstybiame balanse yra daugiau kaip 170 metalų ir ne metalų kilmės naudingujų iškasenų telkinių. Tarp jų mineralinės druskos, stroncis, siera, baritas, brangus ir retas mineralas ozokeritas, kurio net 40 proc. pasaulio išteklių randama Turkménistane. Apskritai čia yra 3 iš 9 didžiausių pasaulio radimviečių, tvirtina Turkménistano geologai.

## Partnerystės poreikis didės

Partnerystės ir bendradarbiavimo idėjos skambėjo ne tik iš Turkmenistano pusės. Dau gelio konferencijoje dalyvavusiu Austrrijos, Azerbaidžano, Afganistano, Didžiosios Britani jos, Baltarusijos, Belgijos, Vengrijos, Gruzijos, Vokietijos, Danijos, Indijos, Indonezijos, Irano, Ispanijos, Italijos, Kanados, Kazachstano, Kipro, Korėjos, Kinijos, Malaizijos, Lenkijos, Latvijos, Nyderlandų, Norvegijos, JAE, Rusijos, Rumunijos, Singapūro, Serbijos, JAV, Turkijos, Ukrainos, Suomijos, Prancūzijos, Čekijos, Švedijos, Šveicarijos, Japonijos pranešėjų pasiskymuose vienaip ar kitaip buvo akcentuojama tarptautinės partnerystės svarba ir būtinybė racionaliai spręsti pasaulio energijos išteklių efektyvaus ir tvaraus naudojimo problemas.

Sékmindo, jau antrą dešimtmetį besitęsiančio bendradarbiavimo pavyzdį pateikė kompanijų grupės GAC viceprezidentas Erlandas Eberstenas.

Kompanija GAC, dirbanti kartu su „Dragon Oil“ ir „PETRONAS“, Turkmenistane jau nuo 2000 metų. E.Eberstenas teigia, kad tokiai ilga laikio bendradarbiavimo sékmė lėmė dalykiški santykiai su šalies vadovais. Turkmenistano vyriausybė, sakė GAC viceprezidentas, leidžia vystyti infrastruktūrą. Abipusis savitarpio pasitikėjimas Kaspijos regione yra kur kas svarbesnis negu kurioje nors kitoje pasaulio vietoje. Dėl geografinių ypatybių mobilizuoti laivyną Kaspijos jūroje yra labai brangu, ir partnerystės nesékmė čia gali būti žlugdanti. Laivybos kompanija iš Kaspijos jūros negali greitai mobilizuoti ir perdislokuoti savo laivyno, kaip pavyzdžiu iš Šiaurės jūros. Todėl ruošiantis dirbtį su Kaspijos šalių partneriais reikia būti garantuotam, kad partnerystė bus abiem pusėms naudinga ir ilga laikė. Tuomet galima be baimės investuoti ne tik į techniką, technologijas, bet ir į infrastruktūrą bei žmoniškuosius išteklius partnerio šalyje. E. Eberstenas pastebėjo, kad bendradarbiavimo



pradžioje Turkmenistane dirbo 90 proc. GAC kompanijos darbuotojų. Dabar GAC laivuose ir kituose objektuose dirba 90 proc. Turkmenistano piliečių.

Kaip prognozuoja Tarptautinė energetikos agentūra, artimusius 25 metus pasaulyje smarkiai augs naftos ir dujų poreikis. Tai reiškia, kad šioje srityje nepritrūks darbo ir nuolat augs aukšto lygio specialistų, vadinas, ir tarptautinio bendradarbiavimo poreikis, - įsitikinęs E. Eberstenas.

### Šach Deniz dujų radimvietė pakeitė Azerbaidžano ekonominį statusą

E. Ebersteno mintis patvirtina ir kito stambaus naftos ir dujų išteklių savininko – Azerbaidžano – atstovas, kompanijos SOCAR viceprezidentas

Tofigas Gachramanovas.

Jis pabrėžė, kad spartūs Azerbaidžano ekonomikos augimo tempai būtų neįmanomi be naftos ir dujų pramonės išvystymo, kuris savo ruožtu būtų buvęs neįmanomas be intensyvaus tarptautinio bendradarbiavimo. Tokių projektų, kaip Azeri-Çyrag-Giunešli, dujotiekio Baku-Tbilisis-Džeichanas, Baku-Tbilisis-Erzerumas ir kitų įgyvendinimas buvo įmanomas tik su partnerių iš Vakarų pagalba.

Šio bendradarbiavimo rezultatas toks, kad 2010 metais, palyginti su 1994-aisiais, naftos gavyba šalyje išaugo nuo 9 iki 51 milijono tonų, dujų – nuo 6,7 iki 28 milijardų kubinių metrų.

Pastaruoju metu naftos ir dujų gavybos operacijoje Azerbaidžano teritorijoje sausumoje ir jūroje dalyvauja 53 tarptautinės kompanijos iš 20 šalių. I Azerbaidžano naftos pramonės sektorių šalyse yra investavusios daugiau nei 37 milijardus JAV dolerių.

1999 metais atidarytas Šach Deniz telkinys, kur dirbama kartu su užsienio partneriais, yra laikomas vienu didžiausių pasaulyje jūros akvatorijos telkinių. Ekspertų vertinimu, jo ištekliai sudaro 1,2 trilijono kubinių metrų dujų ir 240 milijonų tonų kondensato. Jau pirmosios darbų fazės įgyvendinimas šiame telkinyje leido Azerbaidžanui visiškai patenkinti savus dujų poreikius ir atsisakyti jų importo iš užsienio. Vien šis telkinys Azerbaidžaną iš dujas importuojančios šalies pavertė eksportuojančią šalimi.

Pastaruoju metu vyksta pasiruošimas antrajai darbų fazei Šach Deniz radimvietėje. Pirmujų dujų čia laukama 2017 metais. Tikimasi, kad šiame etape bus išgaunama 16 milijardų kubinių metrų dujų per metus.

Ivairių tyrimų ir skaičiavimų duomenimis, Azerbaidžane yra 4,6 milijardo tonų sąlyginio kuro, o bendri anglavandenilių ištekliai sudaro maždaug 10 milijardų tonų.





RPGC

# 10-й РОССИЙСКИЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС

в рамках выставки «Нефтегаз 2012»



26 - 28  
июня 2012  
Россия • Москва



ВЕДУЩИЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ  
КОНГРЕСС РОССИИ



ITE MOSCOW

+7 (495) 935 7350, 788 5585  
oil-gas@ite-expo.ru

ITE GROUP PLC

+44 (0) 207 596 5000  
oilgas@ite-exhibitions.com

[www.mioge.ru](http://www.mioge.ru)  
[www.mioge.com](http://www.mioge.com)



# Будущее нефтегазовой отрасли: прогнозы и стратегии



**Владимир Лапиков,**  
советник министра  
энергетики  
Российской  
Федерации

## Прогнозы МЭА

Международное энергетическое агентство (МЭА) отмечает, что природный газ будет играть центральную роль в обеспечении мировых потребностей в энергии по меньшей мере до 2035 г.

Специалисты МЭА считают, что расширение торговли квотами на эмиссию CO<sub>2</sub> и рост цен на них приведут к относительному повышению конкурентоспособности газа по сравнению с другими традиционными источниками энергии.

Дифференциация цен на газ по ключевым региональным рынкам будет сохраняться, хотя котировки в США постепенно приблизятся к уровню европейских и азиатских. Наиболее высокая стоимость газа прогнозируется в Азии, наиболее низкая – в США.

Что это может означать, например, для российского газа?

Во-первых, рынок станет наиболее привлекательным с точки зрения цены (но не при транспортировке газа в Китай по трубопроводам – там цену диктует покупатель).

Во-вторых, даже при наличии свободных рыночных отношений в США низкие цены на газ не позволят получать значительную прибыль.

В-третьих, с учетом более низких затрат на транспортировку европейский рынок для россий-

ского газа может оказаться выгоднее азиатского.

Агентство прогнозирует наличие значительного избытка природного газа в мире. Так, в 2007 г. он составлял 80 млрд м<sup>3</sup>, в 2009 г. - 130 млрд м<sup>3</sup>. В 2011 г. он должен увеличиться - до 200 млрд м<sup>3</sup>, а затем начнется постепенное снижение. Самым газосбыточным регионом при этом будет Европа.

Отмечается, что даже если к 2020 г. не будет введено в эксплуатацию ни одного нового газопровода или терминала по приему СПГ, кроме тех, по которым уже принято окончательное инвестиционное решение (то есть Южный поток и Nabucco не должны учитываться), то неиспользуемые мощности составят порядка 150 млрд м<sup>3</sup> в год. А уровень загрузки экспортной инфраструктуры будет ниже 80%.

По данным МЭА, потребление энергоресурсов в России будет расти, но медленными темпами. Природный газ по-прежнему остается доминирующим энергетическим источником (45-52% от общего энергобаланса). Объемы использования нефти практически стабилизируются.

Особое внимание эксперты МЭА уделяют разработке ресурсов Каспийского моря. По их мнению, Каспийский регион обладает потенциалом, который за счет диверсификации поставок нефти и газа должен внести весомый вклад в обеспечение энергетической безопасности в мире.

Но потенциальные барьеры на пути освоения этих ресурсов, особенно сложности финансирования и создания транспортной инфраструктуры, проходящей

через несколько стран, инвестиционный климат и неопределенность экспортного спроса, вероятно, несколько затормозят данный процесс. Тем не менее предполагается значительное увеличение производства каспийского газа - примерно с 159 млрд м<sup>3</sup> в 2009 г. до 260 млрд м<sup>3</sup> к 2020 г. и свыше 310 млрд м<sup>3</sup> в 2035 г. Нужно отметить, что в прогнозе МЭА ни словом не упоминаются масштабные российские проекты на Каспийском море.

## Прогнозы «Exxon Mobil»

Обратимся к другим прогнозам развития мирового энергетического рынка.

Для обеспечения эффективной адаптации к изменениям на рынке свой «Прогноз развития энергетики» ежегодно готовит мировой лидер среди частных нефтегазовых компаний на платформе - «Exxon Mobil».

По мнению независимых аналитиков и экспертов, «Прогноз развития энергетики» от «Exxon Mobil» - это расширенное и подробное исследование долгосрочных мировых тенденций спроса и предложения энергоресурсов.

«Прогноз развития энергетики» является результатом непрерывного, скрупулезного анализа данных примерно по 100 странам, 15 секторам спроса и видам топлива, а также подкрепляется аналитикой по тенденциям экономического развития, росту численности населения, внедрению передовых технологий и т.п.

Как заявил генеральный директор «Exxon Mobil» Рекс Тиллерсон, представляя новый прогноз

в конце января 2011 г., «Наш прогноз показывает смещение приоритетов в сторону природного газа, что обусловлено стремлением компаний и правительства найти надежные, доступные и экологически чистые источники для удовлетворения энергетического спроса».

Конкретно прогнозируется, что спрос на природный газ к концу 2030 г. увеличится примерно на 80% и данный энергоноситель будет обеспечивать выработку порядка 25% электроэнергии. Увеличение потребления газа будет наблюдаться во всех регионах мира, однако наиболее активный рост ожидается в странах, не входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), особенно в Китае, где к 2030 г. спрос возрастет практически в шесть раз по сравнению с 2005 г.

## Прогнозы BP

Нельзя также не сказать о новом докладе компании BP под названием «Прогноз развития мировой энергетики до 2030 г.», посвященном обсуждению альтернативных путей, по которым могут пойти дальнейшие изменения в мировом топливно-энергетическом комплексе (ТЭК).

В данной публикации ведущая нефтегазовая корпорация мира пытается выявить долгосрочные тенденции функционирования энергетического рынка, дополнив их своей оценкой преобразований, происходящих в глобальной экономике, политике и технологиях.

Эксперты BP полагают, что в



ближайшие два десятилетия мы станем свидетелями дальнейшего усиления международной интеграции и быстрого роста экономик с низким и средним уровнем дохода населения.

Согласно оценке компании, за последние 20 лет глобальный спрос на первичную энергию увеличился на 45% и в течение следующих 20 лет расширится еще на 39%.

Природный газ будет отвоевывать все большее место в мировом топливно-энергетическом балансе за счет сокращения долей угля и нефти. Газ продемонстрирует самые высокие темпы прироста среди ископаемых видов горючего (2,1% в год). (Для сравнения: по прогнозу «ВР» в течение ближайших 20 лет самые низкие темпы потребления среди всех видов топлива продемонстрирует нефть.)

При этом порядка 40% суммарного роста потребления газа за пределами ОЭСР обеспечат содружество БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай). Ожидается, что в выработке электроэнергии газ заменит уголь практически во всех странах ОЭСР.

## Энергетические стратегии

Как обстоят дела на других энергетических площадках или, лучше сказать, энергорынках, как государственных, так и региональных?

В Китае уже несколько лет действует т.н. «Белая книга развития энергетики», реализация которой контролируется в рамках пятилетних планов.

Глубина анализа состояния и перспектив развития мирового ТЭК, проделанная китайскими учеными и специалистами в этой области, достойны уважения.

В США с 2005 г. реализуется национальная энергетическая стратегия, имеющая, между прочим, статус закона.

В ноябре 2010 г. Энергетическую стратегию на период до 2020 г. принимает Евросоюз. Более того, отдельные европейские страны и Евросоюз в целом уже начали формировать видение своего энергетического развития до 2050 г.

Существенный шаг в этом направлении был сделан в ходе разработки «Энергетической стратегии Российской Федерации до 2030 г.», разработанной министерством энергетики Россий-

ской Федерации и утвержденной правительством Российской Федерации в ноябре 2009 г.

Документ, основанный на серьезном анализе и прогнозе развития как отечественной, так и мировой энергетики, разрабатывался в период мирового экономического кризиса. Это стало своего рода вызовом, проверкой на способность российской энергетики противостоять возникшим и грядущим проблемам.

В октябре 2010 г. была принята и утверждена правительством Российской Федерации Генеральная схема развития газовой отрасли до 2030 г., а чуть позднее - Генеральная схема развития нефтяной отрасли до 2020 г.

Оба документа являются комплексными проектами, которые определяют векторы развития газовой и нефтяной отраслей на долгосрочную перспективу.

Туркменистан переживает новую эпоху своего развития – эпоху возрождения великих преобразований.

Газовая отрасль в Туркменистане является базовой и вносит весомый вклад в развитие всей экономики страны.

Правительством Туркменистана разработана и претворяется в жизнь долгосрочная программа развития нефтегазовой отрасли страны до 2030 г., целью которой является реализация огромного потенциала страны через улучшение нефтегазовой инфраструктуры, начиная с разработки месторождений, увеличения добычи и переработки и развития разносторонней системы экспортных маршрутов доставки углеводородов до зарубежных потребителей.

Современный Туркменистан вносит достойный вклад в развитие мировой энергетики.

Исполнительный директор МЭА Нобуо Танака отметил, что в настоящее время рынки нефти и газа претерпевают разноправленные изменения. Нефть продолжает сдавать лидирующие позиции в качестве промышленного топлива.

Объемы использования газа, напротив, продолжают расти. Но газовые рынки, несмотря на растущую глобализацию, все еще ограничены определенными региональными рамками. ■

*Из доклада на международной научной конференции «Нефть и газ Туркменистана» (в сокращении)*

# Naftos ir dujų pramonės ateitis: prognozės ir strategijos

## TEA prognozės



Vladimiras  
Lapikovas  
Rusijos Federacijos  
energetikos ministro  
pataréjas

Tarptautinė energetikos agentūra (TEA) pažymi, kad gamtinės dujos atlikę pagrindinį vaidmenį tenkinant pasaulio energijos poreikius mažiausiai iki 2035 metų.

TEA specialistai mano, kad, išplėtus prekybą, CO<sub>2</sub> emisijos kvotomis ir padidinus jų kainas, sustiprės dujų konkurencingumas palyginti su kitaip tradiciniaisiais energijos šaltiniais.

Dujų kainų diferencijavimas pagal pagrindines regionų rinkas išliks, nors kotiruotės Jungtinėse Valstijose pamažu priartės prie Europos ir Azijos lygio. Didžiausia dujų kaina prognozuojama Azijoje, mažiausia – Jungtinėse Valstijose.

Ką tai galėtų reikšti, tarkim, Rusijos dujoms?

Pirma, rinka taps patrauklesnė kainos požiūriu (bet ne transportuojant dujas į Kiniją vamzdynais – ten kainą diktuoja pirkėjas).

Antra, net esant laisviems rinkos santykiams Jungtinėse Valstijose žemos dujų kainos neleis gauti didelio pelno.

Trečia, atsižvelgiant į mažas transportavimo sąnaudas, Europos rinka Rusijos dujoms gali būti naudingesnė nei Azijos rinka. Agentūra prognozuoja didelį gamtinės dujų perteklių pasaulyje. Antai 2007 metais jis siekė 80 mlrd. kub. m, 2009 – 130 mlrd. kub.m, o 2011 m. jis gali padidėti iki 200 mlrd. kub.m, o paskui pradės po truputį mažėti. Didžiausių perteklinių dujų regionu taps Europa. Pažymima, kad net jeigu iki 2020 metų nebus pradėtas eksploatuoti né vienas naujas dujotiekis arba suskystintų dujų priėmimo terminalas, išskyrus tuos, dėl kurių jau priimtas galutinis investinių sprendimas, nepanaudoti pajegumai sieks maždaug 150 mlrd. kub.m dujų per metus. O eksporto infrastruktūros apkrova bus 80 proc. mažesnė.

TEA duomenimis, energijos išteklių vartojimas Rusijoje didės, bet lėtais tempais. Gamtinės dujos, kaip ir anksčiau, bus dominuojantis energijos šaltinis (45-52 proc. energetikos balanso), o naftos naudojimas stabilizuosis.

Ypatingą dėmesį TEA ekspertai skiria Kaspijos jūros ištekliams. Jų manymu, Kaspijos regionas turi tokį potencialą, kuris, diversifikavus naftos ir dujų tiekimus, turi įnešti svarų indėlį į energetinio saugumo užtikrinimą pasaulyje.

Tačiau potencialios kliūties tų išteklių išgavimo kelyje, ypač transporto infrastruktūros, einančios per kelias šalis, sukūrimo ir finansavimo sunkumai, investinių klimatas ir eksporto paklausos neaiškumai tikriausiai šiek tiek pristabdydys šį procesą. Vis dėlto numatomas nemažas Kaspijos dujų gavybos padidėjimas – maždaug nuo 159 mlrd. kub.m 2009 metais iki 260 mlrd.



kub.m 2020 metais ir per 310 mlrd. kub.m 2036 metais. Reikia pasakyti, kad TEA prognozėse nė žodžiu neužsimenama apie didžiulių Rusijos projektus Kaspijos jūroje.

### „Exxon Mobil” prognozės

Pateikime ir kitas pasaulyo energetikos rinkos raidos prognozes.

Siekdamas efektyviai prisiaityti prie rinkos pokyčių, savo „Energetikos raidos prognozė” kasmėt parengia planetos privačių naftos ir dujų kompanijų lyderis – „Exxon Mobil”.

Anot nepriklausomų analitikų ir ekspertų, kompanijos „Exxon Mobil” rengiamos „Energetikos raidos prognozės” yra išsamus ilgalaikių pasaulyo energetikos išteklių paklausos ir pašiūlos tendencijų tyrimas, pasitelkus duomenis maždaug iš 100 šalių, išanalizavus jų ekonomikos plėtrą, gyventojų augimo, pažangių technologijų diegimo tendencijas.

Kaip pareiškė „Exxon Mobil” generalinis direktorius Reksas Tilersonas, pateikdamas naujas prognozes 2011 metų sausio pabaigoje, „mūsų prognozės rodo prioritetų poslinkį į gamtiniai dujų pusę. Taip yra todėl, kad kompanijos ir vyriausybės stengiasi rasti patikimus, prieinamus ir ekologiškai švarius šaltinius energetikos poreikiams tenkinti”. Konkrečiai prognozuojama, kad 2030 metų pabaigoje gamtiniai dujų paklauša padidės maždaug 80 proc., ir šis energijos šaltinis padės pagaminti maždaug 25 proc. elektros energijos. Dujų vartojimas padidės visuose pa-

saulio regionuose, tačiau aktyviausias augimas bus šalyse, kurios nepriskluso OECD, ypač Kinijoje, kur iki 2030 metų dujų poreikiai padidės beveik šešis kartus, palyginti su 2005 metais.

### BP prognozės

Negalima nepaminėti ir BP kompanijos naujo pranešimo „Pasaulyo energetikos raidos iki 2030 metų prognoze”, skirto aptarti alternatyvius kelius, kuriuos gali nueiti pasaulyo energetika.

Toje publikacijoje viena didžiausių pasaulyje naftos ir dujų korporacijų bando nustatyti ilgalaikes energetikos rinkos veikimo tendencijas, papildydama jas savo vertinimais, kokie pokyčiai vyksta globalioje ekonomikoje, politikoje ir technologijose.

BP ekspertai mano, kad per artimiausius du dešimtmiečius sustiprės tarptautinė integracija ir sparčiai augs ekonomika tose šalyse, kur darbar žemas ir vidutinis gyventojų pajamų lygis. Kompanijos vertinimu, per pastaruosius 20 metų globali pirminės energijos paklauša padidėjo 45 proc., o per ateinančius 20 metų padidės dar 39 proc.

Gamtinės dujos užims vis daugiau vietos pasaulyo energetikos balanse, nes Jame sumažės anglies ir naftos dalis. Dujų gavybos augimo tempai bus patys didžiausi tarp iškasamų degalų (2,1 proc. per metus). (Palyginimui: BP prognozuoja, kad per artimiausius 20 metų tarp kitų kuro rūsių lečiausiai didės naftos vartojimo tempai.)

Beje, maždaug 40 proc. bendro dujų suvartojimo prieaugio už OECD ribų užtikrins Brazilija, Rusija, Indija ir Kinija (BRIK). Manoma, kad elektros energijos gamyboje dujos pakeis anglis beveik visose OECD šalyse.

### Energetikos raidos strategijos

Kaip klostosi reikalai kitose energetikos rinkose: ir valstybinėse, ir regioninėse?

Kinijoje jau kelerius metus veikia vadinais „Baltoji energetikos raidos knyga”, kurios realizavimą kontroliuoja penkmečio planai. Kinijos mokslininkų ir specialistų atlirkas darbas pasaulyo energetikos būklės ir perspektyvų srityje vertas pagarbos. Jungtinė Valstijose nuo 2005 metų realizuojama nacionalinė energetikos strategija, beje, turinti išstatymo statusą.

2010 metų lapkritį energetikos strategiją iki 2020 priėmė Europos Sąjunga. Dar daugiau. Kai kurios Europos šalys ir Europos Sąjunga apskritai jau pradėjo formuoti savo energetikos raidos iki 2050 metų ižvalgas. Esminis žingsnis ta kryptimi buvo žengtas rengiant „Rusijos Federacijos energetikos strategiją iki 2030 metų”. Ją 2009 metais parengė Rusijos Federacijos energetikos ministerija ir patvirtino RF vyriausybė.

Dokumentas, pagrįstas šalies ir pasaulyo energetikos išsamia analize ir prognozėmis, buvo rengiamas pasaulyo ekonominės krizės laikotarpiu. Tai tapo savotišku iššūkiu, patirkinimu, kaip Rusijos energetika sugebė įveikti jau iškilusias ir ateities problemas.

2010 metų spalį Rusijos Federacijos vyriausybė priėmė ir patvirtino Generalinę dujų pramonės plėtros iki 2030 metų schemą, o šiek tiek vėliau – Generalinę naftos pramonės plėtros iki 2020 metų schemą. Abu dokumentai yra kompleksiniai projektais, kurie nustato ilgalaikę dujų ir naftos šakų raidos perspektyvą.

Turkménistanas išgyvena naują savo vystymosi epochą – didžiųjų pokyčių atgaivinimo epochą.

Turkménistano dujų pramonė yra bazinė ir jneša svarų indėlį į visas šalies ekonominės plėtrą.

Turkménistano vyriausybė parengė ir igaunėnė ilgalaikę šalies naftos šakos vystymo iki 2030 metų programą. Jos tikslas – realizuoti didžiulį šalies potencialą per naftos ir dujų infrastruktūros gerinimą, pradedant telkiniių eksplotatavimui, gavybos ir perdibimo didinimu, angliavandenilių gabėjimo užsienio vartotojams maršrutų tobulinimui.

Dabartinis Turkménistanas jneša svarų indėlį į pasaulyo energetikos raidą.

TEA vykdantysis direktorius Nobuo Tanaka pažymėjo, kad šiuo metu naftos ir dujų rinkos patiria išairius pokyčius. Nafta, kaip pramoninis kuras, ir toliau užleidžia savo pirmaujančias pozicijas. O dujų naudojimas priešingai – nuolat auga. Tačiau dujų rinkos, nepaisant spartėjančios globalizacijos, vis dar ribojamas regioniniai rėmai.

*Iš pranešimo tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Turkménistano nafta ir dujos” (sutrumpinta)*



# Факторы, корректирующие мировой рынок



**Дэниел Стайн,**  
старший  
советник по  
евразийской  
энергетике  
посланника го-  
сударственного  
департамента США

**П**рошедший год был, несомненно, беспокойным для мировых энергетических рынков. Политические события на Ближнем Востоке и в Северной Африке, а также последствия землетрясения и цунами в Японии оказали большое влияние как на нефтяные, так и на газовые рынки. В частности, для газовых рынков последствия ядерной катастрофы в Японии, скорее всего, будут иметь большее, хотя пока и неопределенное значение. По крайней мере, в краткосрочной перспективе Японии пришлось закупать больше сжиженного газа, чтобы заместить потери энергии, связанные с остановкой АЭС в Фукусиме. В долгосрочной перспективе по мере того, как европейские и другие страны будут закрывать свои старые АЭС и пересматривать планы строительства новых АЭС, спрос на природный газ как на замещающий энергоноситель будет определенно расти.

Во-первых, природный газ будет оставаться важным энергоносителем, тем более в свете ядерной катастрофы в Японии.

Во-вторых, мировой рынок природного газа продолжает быстро меняться, в большей степени из-за событий в США.

США являются мировым лидером по добыче газа из нетрадиционных источников, включая сланцевый газ. В частности, в результате «сланцевой» революции США в основном сами обеспечивают себя газом. Более того, в США разрабатываются проекты, в рамках которых предусматривается экспорт газа в сжиженном виде на мировые рынки.

В то же время опыт США в добыче сланцевого газа постепенно распространяется в других частях мира, включая Европу и Азию, и важные открытия слан-

цевых месторождений в Китае, к примеру, также могут значительно изменить сегодняшний мировой газовый рынок.

Одним из результатов повышения добычи газа в США за последние несколько лет стало то, что поставщикам сжиженного газа, которые были нацелены на американский рынок, пришлось искать потребителей в других местах, включая Европу. Это повлияло на цены на газ Европе и привело к переговорам о пересмотре цен и условий «покупай или плати» долгосрочных контрактов по поставкам газа.

В то время как на мировой спрос на газ будут влиять факторы, которые я уже упомянул (такие как ядерная авария в Японии), поставки газа в сжиженном виде из Катара, Австралии, Папуа Новой Гвинеи, Нигерии и из других стран продолжат возрастиать. Сжиженный газ приведет к большей ценовой конкуренции,

новым подходам к долгосрочным контрактам и развитию реального глобального рынка газа.

Хотя все эти изменения на рынке неизбежно окажут некоторое влияние на энергетическую стратегию США, они не изменят фундаментальных целей нашей евразийской энергетической стратегии.

Во-первых, мы продолжим поощрять разработку новых ресурсов нефти и газа, а также продвигать эффективность и сбережение в использовании любых энергетических ресурсов. Ввиду того, что нефтяной рынок является глобальным, разработка новых месторождений может удовлетворить растущий спрос в любой точке мира, включая США. Что касается добычи газа из новых месторождений в Каспийском регионе, то маловероятно, что этот газ дойдет до США, но это все равно важно, потому что это увеличит общемировые

поставки газа. Дополнительные объемы поставок в одном месте высвобождают поставки в другой точке мира.

Во-вторых, мы продолжим поддерживать Европу в ее стремлении к энергетической безопасности. С учетом товаров и услуг ЕС и США связывают крупнейшие в мире двухсторонние торговые и инвестиционные отношения в мире. Европа является нашим партнером по многим глобальным вопросам от Афганистана до Ближнего Востока, от прав человека до свободной торговли. Мы заинтересованы в экономически сильной Европе, и Европа заинтересована в экономически сильных США.

В-третьих, мы продолжим наши усилия по содействию странам Каспийского региона и Центральной Азии, включая Туркменистан, в поисках новых маршрутов экспорта нефти и газа. Мы хотим помочь в стимулировании экономического роста и процветания в этих странах. Расширяя направления экспорта, эти страны могут увеличить конкуренцию за свои ресурсы, требовать более высоких цен и создать крепкие связи с мировой экономикой. Страны, добывающие энергоносители, в том числе Туркменистан, должны быть способны принимать независимые решения относительно использования своих энергетических ресурсов.

В соответствии с этим подходом администрация президента Б.Обамы занимается поддержкой нового маршрута транспортировки природного газа в Европу через Турцию из Каспийского региона и потенциально других источников, включая Ирак, - Южного коридора.

Турция и Азербайджан подписали соглашение о транзите газа через Турцию в Европу, что является важным шагом на пути к реализации проекта Южного коридора. Газ из азербайджанского морского месторождения Шах Дениз, скорее всего, станет первым серьезным объемом для его поставок через Южный коридор. Три разных трубопроводных консорциума - Набукко, ИТ-





ГИ и ТАГ - конкурируют за право транспортировать газ месторождения Шах Дениз, и ожидается, что консорциум «Шах Дениз» примет решение по этому поводу к концу года.

Касательно дополнительных поставок газа для Южного коридора мы заметили, что президент Туркменистана Г.Бердымухамедов позитивно высказывался о поставках газа в Европу в рамках усилий Туркменистана по диверсификации путей экспорта. ЕС, Туркменистан и Азербайджан в данное время ведут переговоры по соглашению, которое будет способствовать этой цели, представляя основу для Транс-Каспийского газопровода. В этой связи я должен четко сформулировать наше мнение: если Туркменистан и Азербайджан достигнут согласия по строительству такого трубопровода, ни одна из других стран не может наложить вето на это решение.

Важно отметить, что одни лишь новые трубопроводы не обеспечат в достаточной степени энергетической безопасности Европы. США поддерживают и другие инициативы, которые предпринимает Европа для обеспечения своей энергетической безопасности. Данные инициативы фокусируются на построении единого энергетического рынка, разделении функций поставок и распределении энергетических компаний, построении взаимосвязи между газовыми и электрическими сетями Европы, разработке сланцевых месторождений газа, укреплении инфраструктуры импорта сжиженного газа, увеличении хранилищ газа, улучшении энергоэффективности и исследовании альтернативных и возобновляемых источников энергии.

Некоторые изображают нашу и российскую энергетические стратегии как часть Большой игры. Мы отвергаем подобный анализ.

Энергетическая безопасность не должна быть антагонистической игрой. В частности, нам нужно найти области, в которых мы можем сотрудничать с Россией. Недавняя сделка между компаниями ЭксонМобил и «Роснефть» является хорошим примером того, как две страны могут сотрудничать взаимовыгодным образом.

Я должен упомянуть инициати-

ву Туркменистана по поставкам природного газа в Афганистан, Пакистан и Индию через газопровод под названием ТАПИ. Проект ТАПИ принесет доходы и создаст рабочие места в Афганистане в критически важный момент его экономического развития. ТАПИ также предоставит экологически более чистое топливо растущим экономикам Пакистана и Индии. США приветствовали возобновление интереса к ТАПИ и возможность участия американских компаний в проекте. Конечно, мы признаем трудности реализации подобного проекта как с точки зрения безопасности, так и с коммерческой точки зрения.

Несмотря на эти трудности, в последнее время был достигнут прогресс по данному проекту, и правительства стран-участниц продолжают делать важные шаги. С момента подписания межправительственного соглашения в прошлом декабре стороны вели переговоры по соглашениям о купле-продаже газа. Как мы понимаем, на сегодняшний день Туркменистан достиг согласия с Индией и Пакистаном и близок к согласию с Афганистаном по вопросам ценообразования на газ, и надеемся, что официальное соглашение о купле-продаже газа может быть скоро подписано.

По мере того, как идет развитие проекта, важно иметь в виду, что участие частного сектора в проекте будет иметь критически важное значение для успеха проекта ТАПИ. ТАПИ должен рассматриваться как комплексный проект: начиная от газовых месторождений в Туркменистане до конечных рынков в Афганистане, Пакистане и Индии. В частности, после обсуждений с Азиатским банком развития и другими финансовыми институтами мы полагаем, что без участия международной компании в разработке газовых месторождений совместно с Туркменгазом данный проект, вероятно, не получит финансирования.

Перед ТАПИ простирается долгая дорога, но проект принесет значительную пользу, которая, несомненно, стоит усилий и интереса, которые демонстрируют четыре страны. ■

Из доклада на международной научной конференции «Нефть и газ Туркменистана» (в сокращении)

# Pasaulio rinką koreguojantys veiksniai



**Danielis Stainas**  
Eurazijos energetikos reikalų pasiuntinio vyresnysis patarėjas,  
JAV valstybės departamentas

Praejusieji metai buvo tikrai neramūs pasaulyje energetikos rinkoms. Politiniai įvykiai Artimuosiuose Rytuose ir Šiaurės Afrikoje, taip pat žemės drebėjimo ir cunamio Japonijoje pasekmės turėjo didžiulę įtaką naftos ir dujų rinkoms. Beje, branduolinės katastrofos Japonijoje pasekmės dujų rinkoms turės didelę, nors kol kas dar nenustatyti, reikšmės. Bent jau iš pradžių Japonijai teko pirkti daugiau suskystintų dujų energijos nuostoliams, patirtiems dėl Fukušimos atominės elektrinės sustabdymo, kompensiuti. Ilgalaikėje perspektyvoje, atsižvelgiant į tai, kaip Europos ir kitos šalyse uždarinės savo AE ir peržiūrės naujų AE statybos planus, gamtinį dujų poreikiai neabejotinai didės.

Pirma, gamtinės dujos išliks svarbia energetikos žaliava, juo labiau po branduolinės katastrofos Japonijoje.

Antra, pasaulyje gamtiniai dujų rinka sparčiai kinta, iš dalies ir dėl įvykių Jungtinėse Valstijose.

JAV yra pasaulyje lyderė pagal dujų gavybą iš netradicinių šaltinių, taip pat ir pagal skalūnų dujų gamybą. Beje, po „skalūnų revoliucijos“ JAV beveik pačios apsirūpina dujomis. Dar daugiau. Jungtinėse Valstijose kuriami projektai, kuriais numatoma eksportuoti suskystintas dujas kitoms pasaulyje rinkoms.

Tuo pat metu JAV skalūninių dujų gavybos partirtis pamažu plinta kitose pasaulyje dalyse, kaip antai Europoje ir Azijoje, o reikšmingi skalūnų telkiniai atradimai Kinijoje irgi gali iš esmės pakieisti dabartinę pasaulyje dujų rinką. Per pastaaruosius kelerius metus padidėjus dujų gavybai Jungtinėse Valstijose, suskystintų dujų tiekėjams, kurių žvilgsniai buvo nukreipti į Amerikos rinką, teko ieškoti vartotojų kitose vietose, taip pat ir Europoje. Tai turėjo įtakos dujų kainoms Europoje ir atvedė prie derybų dėl dujų kainų ir ilgalaikių dujų tiekimo kontraktų sąlygų peržiūrejimo.

Tuo tarpu, kai pasaulyje dujų poreikiams turės įtakos veiksniai, kuriuos jau minėjau (tokie, kaip branduolinė katastrofa Japonijoje), suskystintų dujų tiekimai iš Kataro, Australijos, Papua Naujosios Gvinėjos, Nigerijos ir kitų šalių vis didėja. Suskystintos dujos atves prie didelės kainų konkurencijos, prie naujų požiūrių į ilgalaikius kontraktus, prie globalios dujų rinkos plėtrą.

Kadangi visi tie rinkos pokyčiai neišvengiamai paveiks JAV energetikos strategiją, jie nepakeis pagrindinių mūsų Eurazijos energetikos strategijos tikslų.

Visų pirmą, mes ir toliau skatiname naujų naftos ir dujų ištaklių paieškas, efektyviai ir taupiai stengiamės naudoti bet kuriuos energetikos ištaklius. Kadangi naftos rinka yra globali, naujų ➤



telkinių panaudojimas gali patenkinti didėjančius bet kurios pasaulio šalies, taip pat ir JAV, poreikius. Kalbant apie dujų gavybą iš naujų telkinių Kaspijos regione, mažai tikėtina, kad tos dujos pasieks JAV, bet tai vis tiek svarbu, nes padidės bendri dujų tiekimai. Papildomi tiekimai vienoje pasaulio vietoje atlaisvina tiekimus kitoje.

Antra, mes remiame Europą ir jos siekius stiprinti energetinį saugumą. Prekių ir paslaugų, prekybos ir investicijų sferoje ES ir JAV sieja stipriausi pasaulyje dvišaliai santykiai. Europa yra mūsų partnerė daugeliu globalių klausimų nuo Afganistano iki Artimųjų Rytų, nuo žmogaus teisių iki laisvos prekybos. Mes suinteresuoti tuo, kad Europos ekonomika būtų stipri, ir Europa suinteresuota stipria JAV ekonomika.

Trečia, vis labiau stengiamės padėti Kaspijos regiono ir Centrinės Azijos šalims, taip pat ir Turkmenistanui, ieškoti naujų naftos ir dujų eksporto maršrutų. Mes norime padėti toms šalims skatinti ekonominį augimą ir klestėjimą. Tos šalys, plėtodamos eksporto kryptis, gali padidinti savo išteklių konkurencingumą, reikalauti didesnių kainų ir užmegzti tvirtus ryšius su pasaulio ekonomika. Šalys, turinčios energijos šaltinių, taip pat ir Turkmenistanas, turi sugėbėti priimti nepriklausomus sprendimus dėl savo energetikos išteklių panaudojimo.

Taigi prezidento B. Obamos administracija remia naujų gamtinių dujų transportavimo maršrutą į Europą per Turkiją iš Kaspijos regiono ir kitų potencialių šaltinių – Pietų koridoriumi.

Turkija ir Azerbaidžanas pasiraše susitarimą dėl dujų tranzito per Turkiją į Europą, o tai yra svarbus žingsnis realizuojant Pietų koridoriaus projektą. Dujos iš Azerbaidžano Šach Denizo jūros telkinio bus tikriausiai pirmasis rimtas dujų tiekimas Pietų koridoriumi. Trys skirtinės vamzdynų konsorciumai -- Nabuko, ITGI

ir TAG – konkuruoja dėl teisės transportuoti Šach Denizo dujas, ir manoma, kad Šach Denizo konsorciumas priims šiuo klausimu sprendimą metų pabaigoje. Kalbant apie papildomus dujų tiekimus Pietų koridoriumi, reikia pasakyti, kad Turkmenistano prezidentas G. Berdymuchamedovas pozityviai pasisakė apie dujų tiekimą į Europą ir Turkmenistano pastangas diversifikuoti eksporto kelius. ES, Turkmenistanas ir Azerbaidžanas šiuo metu veda derybas dėl susitarimo, kaip igyvendinti šiuos tikslus, suteikiant pirminybę TransKaspijos dujotiekui. Todėl tuririui ašikai suformuluoti mūsų nuomone: jeigu Turkmenistanas ir Azerbaidžanas susitars dėl tokio vamzdyno tiesimo, né viena kita šalis negali vetuoti šio sprendimo.

Svarbu pažymėti, kad vien nauji vamzdynai neužtikrins pakankamo Europos energetinio saugumo. JAV remia ir kitas iniciatyvas, kurias realizuoja Europa savo energetiniams saugumui užtikrinti. Šios iniciatyvos nukreiptos sukurti bendrą energetinę rinką, paskirstyti tiekimo funkcijas, užmegzti glaudžius Europos dujų ir elektros tinklų tarpusavio ryšius, pradėti eksplotuoti skalūninių dujų telkinius, stiprinti suskystintų dujų importo infrastruktūrą, padidinti dujų saugyklas, alternatyvių ir atsinaujinančių energijos šaltinių naudojimą. Kai kas stengiasi pavaizduoti mūsų ir Rusijos energetikos strategiją kaip didžių žaidimą. Mes atmetame tokią analizę. Energetinis saugumas negali būti antagonistinis žaidimas. Be kita ko, turime ieškoti sričių, kuriose galėtume bendradarbiauti su Rusija. Neseniai pasiekta kompanijų „Exxon Mobil“ ir „Rosneft“ susitarimas yra geras pavyzdys, kaip dvi šalys gali naudingai bendradarbiauti.

Noriu paminėti Turkmenistano iniciatyvą dėl gamtinių dujų tiekimo Afganistanui, Pakistanui ir Indijai dujotiekui, pavadintu TAPI. Projektas TAPI bus pelningas ir padės sukurti darbo

vietas Afganistane kritiniu jos ekonomikai momentu. TAPI taip pat tieks ekologiskai švaresnių kurų augančioms Pakistano ir Indijos ekonomikoms. JAV sveikino atsinaujinuši susidomėjimą TAPI projektu ir Amerikos kompanijų galimybę dalyvauti šiame projekte. Žinoma, mes pripažistame, kad nelengva realizuoti tokį projektą tiek saugumo, tiek ir komerciniu požiūriais.

Nepaisant visų sunkumų, pastaruoju metu buvo pasiekti pažanga realizuojant šį projekta, ir projekte dalyvaujančių šalių vyriausybės žengia ta kryptimi svarbius žingsnius. Nuo tarpyriausybinės sutarties pasirašymo momento praėjusių metų gruodžio mėnesį šalys vedė derybas dėl dujų pirkimo ir pardavimo sąlygų. Mūsų supratimu, šiuo metu Turkmenistanas yra susitaręs su Indija ir Pakistano ir artėja prie susitarimo su Afganistanu dujų kainodaros klausimais. Tikimės, kad oficialus susitarimas dėl dujų pirkimo ir pardavimo gali būti greitai pasirašytas.

Atsižvelgiant į tai, kaip igyvendinamas projektas, reikia suprasti, kad privataus sektorius dalyvavimas šiame projekte turi kritiskai svarbią reikšmę TAPI projekto sėkmei. TAPI turi būti suvokiamas kaip kompleksinis projektas: pradedant dujų telkiniais Turkmenistane ir bai-giant rinkomis Afganistane, Pakistanе ir Indijoje. Beje, po aptarimų su Azijos plėtros banku ir kitais finansų institutais mes manome, kad be tarptautinių kompanijų dalyvavimo naudojant dujų telkinius kartu su „Turkmengaz“ kompanija šis projektas tikriausiai negaus finansavimo.

TAPI projekto laukia ilgas kelias, bet jis bus labai naudingas, o ši nauda reikalauja daug pastangų ir dėmesio, kuriuos demonstruoja keturių šalys.

*Iš pranešimo tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Turkmenistano nafta ir dujos“ (sutrumpinta)*



# КАЛЕНДАРЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ВЫСТАВОК И КОНФЕРЕНЦИЙ



14-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПО ЭНЕРГЕТИКЕ,  
НЕФТИ И ГАЗУ, ВОДОСНАБЖЕНИЮ И ЗАЩИТЕ  
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
13 – 15 марта 2012  
Дубай, ОАЭ



ИнтерНефтеГаз

12-я УКРАИНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА «ИНТЕРНЕФТЕГАЗ»  
20 – 22 марта 2012  
Киев, Украина



TUROGE

11-я ТУРЦКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
21 – 22 марта 2012  
Анкара, Турция



OGU

16-я УЗБЕКИСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
15 – 17 мая 2012  
Ташкент, Узбекистан



TGC

3-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ  
КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА  
23 – 24 мая 2012  
Аваза, Туркменбашы, Туркменистан



CASPION  
OIL & GAS

19-я АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
«НЕФТЬ И ГАЗ КАСПИЯ»  
5 – 8 июня 2012  
Баку, Азербайджан



ITE  
Москва

МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА «НЕФТЕГАЗ 2012», Павильон ITE  
25 – 29 июня 2012  
Москва, Россия



10-й РОССИЙСКИЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС  
в рамках выставки «НЕФТЕГАЗ 2012»  
26 – 28 июня 2012  
Москва, Россия

7-й ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ KAZENERGY  
2 – 3 октября 2012  
Астана, Казахстан

20-я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
2 – 5 октября 2012  
Алматы, Казахстан

10-я МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЫСТАВКА  
И КОНФЕРЕНЦИЯ PETROTECH-2012  
14 – 17 октября 2012  
Нью-Дели, Индия

7-я КАЗАХСТАНСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА  
«НЕФТЬ, ГАЗ, ИНФРАСТРУКТУРА МАНГИСТАУ»  
6 – 8 ноября 2012  
Актау, Казахстан

17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
«НЕФТЬ И ГАЗ ТУРКМЕНИСТАНА»  
13 – 15 ноября 2012  
Ашхабад, Туркменистан

МИРОВОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС  
13 – 17 октября 2013  
Тэгу, Южная Корея



# Новые возможности

**П**резидент Литовской Республики Даля Грибаускайте в сопровождении многочисленной делегации из членов Правительства ЛР и бизнесменов в октябре 2011 года посетила Республику Казахстан. Этот визит увенчался подписанием межправительственных соглашений и успешно начатым международным транспортным проектом, соединившим Китай, Казахстан, Россию и Литву. По словам Д.Грибаускайте, запуск челночного контейнерного поезда «Сауле» («Солнце») открывает перед Литвой и Казахстаном уникальную возможность стать глобальным соединительным звеном между Европой и Азией и обеспечить новую экономическую перспективу.

## Опыт Литвы и Казахстана

Президенты Литвы и Казахстана Даля Грибаускайте и Нурсултан Назарбаев отметили важность динамично развивающихся двухсторонних литовско-казахстанских отношений для

укрепления партнерства Средней Азии и Европейского союза, признавая Литву важным партнером Казахстана в Евросоюзе, а Казахстан – важным партнером Литвы в Средней Азии.

У обеих стран, переступивших порог третьего десятилетия независимости, была возможность

продемонстрировать опыт управления международными отношениями и решения актуальных вопросов, когда они одна за другую возглавляли Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), объединяющую 56 стран.

В 2010 году, когда у руля этой организации стоял Казахстан, после 11-летнего перерыва была возрождена встреча ОБСЕ в верхах. На саммите в Астане была принята декларация. В ней акцентируется цель создать свободное, демократическое, единое и неделимое евроатлантическое и евроазиатское сообщество безопасности на пространстве от Ванкувера до Владивостока, подтверждена решимость добиваться соблюдения прав и основных свобод человека в пространстве ОБСЕ.

В 2011-м, в год председательства Литвы, большое внимание было уделено решению затянувшихся конфликтов, развитию принципов толерантности и изжитию дискриминации на пространстве ОБСЕ.

## Президенты выступили с совместным заявлением

В совместном заявлении президенты Литвы и Казахстана заявили, что и впредь будут активно развивать двухстороннее сотрудничество на высшем уровне, принимать меры для стимулирования взаимовыгодной торговли и инвестиций, совместных проектов бизнес-предприятий и научных центров в сфере разработки и внедрения инновационных продуктов и услуг, акцентируя инновации как один из основных приоритетов конкурентоспособности экономики, уделять особое внимание развитию диалога в транспортной сфере и формированию трансконтинентального транспортного коридора Восток-Запад, поощрять развитие различных совместных проектов.

Нурсултан Назарбаев подчеркнул, что Литва является приоритетным партнером Казахстана в регионе Балтийского моря.



Перед поездкой в Казахстан Президент Литвы Д.Грибаускайте обсудила транспортные вопросы с руководителями портового города Клайпеды и предприятий порта. Встреча в компании KLASCO.

По словам главы Казахстана, первый официальный визит президента Литвы стал новым импульсом, который переносит двухсторонние экономические отношения на более высокий уровень.

### **Основан деловой совет**

На состоявшемся в Астане литовско-казахстанском бизнес-форуме, в котором приняли участие Президент ЛР Даля Грибаускайте и премьер-министр Казахстана Карим Масимов, был учрежден Деловой совет.

Президент Конфедерации промышленников Литвы Брониславас Лубис и председатель Национальной экономической палаты «Атамекен» Аблай Мырзахметов подписали меморандум о сотрудничестве.

«Впервые за 20 лет у нас будет совместный Деловой совет, который станет заботиться о проектах, взаимовыгодных для обеих

стран. Именно деловые связи являются лучшей основой для развития двусторонних отношений между государствами», – сказала Д.Грибаускайте.

По словам Президента Литовской Республики, приоритетным проектом литовско-казахстанского сотрудничества становится поезд «Сауле», который особенно важен для бизнеса страны и для всего государства в целом. На бизнес-форуме министры транспорта и коммуникаций подписали межведомственное соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, которое послужит на пользу и осуществлению проекта поезда «Сауле».

Президент Литвы отметила, что этот стратегический проект послужит импульсом и для других бизнес-проектов.

Проект контейнерного поезда, возможность организовать прямое воздушное сообщение между Литвой и Казахстаном, создание более благоприятных

условий для автотранспортных грузоперевозчиков и другие вопросы были обсуждены в министерстве транспорта Казахстана, где делегация Литвы встретилась с министром транспорта Казахстана Бериком Камалиевым, вице-министрами и руководителями железных, автомобильных дорог и воздушного транспорта Казахстана.

### **«Сауле» – между Востоком и Западом**

Первый совместный проект – контейнерный поезд «Сауле», старт которому дали президенты обеих стран, назвав его стратегическим проектом литовско-казахстанского сотрудничества,

экономическим двигателем и переворотом на рынке грузоперевозок, уже успешно действует.

10 ноября на литовской железнодорожной станции Кена был торжественно встречен контейнерный поезд «Сауле», который транзитом через Литву перево-

зил из китайского города Чунцин в бельгийский Антверпен 41 контейнер с компьютерной техникой. Протяженность всего пути составляет 11 тыс. км.

Выехавший из Китая поезд добрался до Литвы за 13 дней.

Министр транспорта и коммуникаций Литвы Элигиюс Масюлис убежден, что китайские предприятия, экспортирующие свои товары в Западную Европу, могут активно пользоваться новым путем через Казахстан, Россию, Белоруссию и Литву, откуда грузы дальше направляются на Запад через Польшу по железной дороге, автотранспортом или морем из Клайпедского морского порта.

«Я уверен, что благодаря обеспечению удобного сообщения, быстрому пересечению государственных границ и конкурентоспособным тарифам новый маршрут через Литву будет успешным. Регион Балтийского моря, имеющий качественную транспортную инфраструктуру»



Поезд «Сауле» из Клайпеды отправляется в Китай.



и самый северный незамерзающий Клайпедский морской порт, может стать новым коридором для международных перевозок из азиатских стран», – сказал Э.Масюлис.

По утверждению посла Китая в Литве Туна Минтао (Tong Mingtao), поезд «Сауле» является результатом длительного сотрудничества, а его прибытие знаменует начало новой эры транспортных перевозок.

«Этот проект укрепит достижения наших стран в сфере транспортного сектора», – утверждал Т.Минтао.

Посол Казахстана в Литве Галымжан Койшыбаев выделил символичность названия поезда – по-казахски «сауле» означает «солнечный лучик».

«Символично, что «Сауле» начал свое путешествие на Востоке и движется на Запад», – сказал Г.Койшыбаев.

Генеральный директор оператора поезда ЗАО «VPA Logistics» Дарюс Бейнортас утверждает, что этим поездом очень интересуются и государства Евросоюза, и Китай.

«По этому маршруту можно перевозить самые разные товары – от бытовой техники до текстиля, сырья или продуктов питания. Большинство грузов сейчас перевозят по морю, и плавание длится около 40 дней, а поезд может достичь цели примерно в три раза быстрее», – говорит Д.Бейнортас.

Генеральный директор АО «Литувос гляжинкяляй» Стасис Дайлидка отметил, что реализация этого проекта является плодом нескольких лет совместной и эффективной работы Президентуры, Министерства транспорта

и коммуникаций ЛР, Клайпедского порта, «VPA Logistics», железнодорожных администраций Литвы и других стран.

«Это большое испытание для всей транспортной системы Литвы, однако мы верим, что синергия между аэропортами, железными дорогами и Клайпедским портом, созданная благодаря эффективно и целенаправленно осуществляющей транспортной политике, позволит заинтересованным сторонам добиться наилучших результатов и наибольших выгод», – считает С.Дайлидка.

«Контейнерный поезд, который практически за 10 дней добирается до Китая, – это переворот на рынке грузоперевозок. Это не только обеспеченная на десятилетия выгода для экономики страны, но и лучшее предложение для Европы и Китая, стремящихся к установлению контактов», – сказала в Астане Президент ЛР.

На фоне изменения геополитической ситуации Литва и Казахстан используют уникальный шанс стать глобальной связкой между Европой и Азией и обеспечить экономическую перспективу для жителей своей страны. Осуществленный транспортный проект, соединивший Китай, Казахстан, Россию и Литву, по словам Д.Грибаускайте, станет важным соединением, выгоду которого вскоре почувствуют многие страны.

Проект поезда «Сауле» будет выгоден не только экономически. Его претворение в жизнь позволит активнее развивать «зеленый» транспорт, соединяющий Европу и Азию мостом литовской логистики. ■

# Naujos galimybės

**Lietuvos Respublikos Prezidentės Dalia Grybauskaitės, kurią lydėjo didžiulė LR Vyriausybės narių ir verslininkų delegacija, vizitas 2011 metų spalio pradžioje į Kazachstano Respubliką buvo vainikuotas svarbių tarpvyriausybinių susitarimų pasirašymu ir sėkmingai pradėtu tarptautiniu transporto projektu, sujungusiu Kiniją, Kazachstaną, Rusiją ir Lietuvą.**

**Šaudyklinio, konteinerinio traukinio „Saulė“ paleidimas, D. Grybauskaitės teigimu, Lietuvai ir Kazachstanui atskleidžia unikalią galimybę tapti globalia jungtimi tarp Europos ir Azijos bei užtikrinti naują ekonominę perspektyvą.**

## Lietuvos ir Kazachstano patirtis

Lietuvos ir Kazachstano prezentai Dalia Grybauskaitė ir Nursultanas Nazarbajevas pabrėžė dinamiškai besiplėtojančių Lietuvos ir Kazachstano dvišalių santykių reikšmę Vidurinės Azijos ir Europos Sajungos partnerystės stiprinimui, pripažindami Lietuvą svarbia Kazachstano partnere Europos Sajungoje, o Kazachstaną svarbiu Lietuvai partneriu Vidurinėje Azijoje.

Abi i trečiąjį neprikalusomybės dešimtmetį ižengiusios šalys turėjo galimybę pademonstruoti tarptautinių santykių valdymo ir aktua-



LR Prezidentės D.Grybauskaitės vizito Astanoje metu įvyko Lietuvos ir Kazachstano transporto ministru bei transporto įmonių vadovų susitikimas.

lių klausimų sprendimo patirtį, viena po kitos vadovaudamos 56 šalis vienijančiai Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO).

2010 metais šiai organizacijai vadovaujant Kazachstanui, pirmą kartą po 11 metų buvo atgaivintas šalių aukščiausiuų vadovų susitikimas. Astanos susitikime priimtoje deklaracijoje akcentuojamas tikslas sukurti laisvą, demokra-

tišką, bendrą ir nedalomą Euroatlantinę ir Euranazijos saugumo bendriją nuo Vankuverio iki Vladivostoko, patvirtintas pasiryžimas siekti žmogaus teisių ir fundamentalių laisvių plėtros ESBO erdvėje.

Lietuvos pirmininkavimo metu 2011 metais daug dėmesio skirta spręsti užsítęsusiem konfliktams, plėtoti tolerantiškumo ir nediskriminacijos principus ESBO erdvėje.

### **Šalių prezidentai paskelbė bendrą pareiškimą**

Bendrame pareiškime Lietuvos ir Kazachstano prezidentai pareiškė, kad toliau aktyviai plėtos dvišalių bendradarbiavimą aukščiausiu lygiu, imsis būtinų priemonių skatinti tarpusavio prekybą ir investicijas, verslo įmonių ir mokslo centrų bendrų projektų, inovatyvių produktų ir paslaugų kūrimo ir diegimo srityje rengimą ir igyvendinimą, akcentuodamos inovacijas kaip vieną iš svarbiausių ekonomikos konkurencingumo prioritetų, ypatingą dėmesį skirks dialogo vystymui transporto srityje ir transkontinentinio Rytų-Vakarų transporto koridorius formavimui, skatinis įvairių bendrų projektų vystymą.

Nursultanas Nazarbahevės pabrėžė, jog Lietuva yra priorititinė Kazachstano partnerė Baltijos jūros regione.

Pasak Kazachstano valstybės vadovo, pirmasis Lietuvos Prezidentės oficialus vizitas tapo nauju impulsu, kuris dvišalius ekonominius santykius perkelia į aukštesnį lygį.

### **Įkurtą verslo taryba**

Astanoje įvykusiam Lietuvos ir Kazachstano verslo forume, kuriame dalyvavo LR Prezidentė Dalia Grybauskaitė ir Kazachstano Premjeras Karimas Masimovas, buvo įsteigta Verslo taryba.

Tuometinis Lietuvos pramonininkų konfederacijos (LPK) prezidentas Bronislovas Lubys ir Kazachstano verslo asociacijos „Atameken“ pirmininkas Ablajus Myrzachmetovas (Ablai Myrzachmetov) pasiraše bendradarbiavimo memorandumą.

„Pirmą kartą po 20 metų turėsime bendrą Verslo tarybą, kuri rūpinis abiems šalims naudingais verslo projektais. Būtent verslo ryšiai yra geriausias pagrindas plėtoti dvišalius santykius tarp valstybių“, - sakė D. Grybauskaitė.

Lietuvos Prezidentės teigimu, prioritetiniu Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo projek-



Konteinerinio traukinio "Saulė" palydos Klaipėdoje.

tu tampa traukinys „Saulė“, kuris ypač svarbus ir šalies verslui, ir visai valstybei. Verslo forume šalių susisiekimo ministrai pasirašė tarpžinybinių susitarimą dėl geležinkelijų bendradarbiavimo, kuris prisiđes ir prie sklandesnio traukinio „Saulė“ projekto įgyvendinimo.

Lietuvos Prezidentė pažymėjo, jog šis strateginis projektas taps impulsu ir kitiems, mažesniems verslo projektams.

Konteinerinio traukinio projektas, galimybę organizuoti tiesioginį susisiekimą tarp Lietuvos ir Kazachstano oro transportu, palankesnių sąlygų sudarymas kelių transporto krovinių vežėjams ir kiti klausimai buvo aptarti Kazachstano transporto ministerijoje, kur Lietuvos delegacija susitiko su Kazachstano transporto ministru Beriku Kamalijevu, viceministrais bei Kazachstano geležinkelių, kelių ir oro transporto vadovais.

### **„Saulė“ – tarp Rytų ir Vakarų**

Pirmasis bendras projektas – konteinerinis traukinys „Saulė“, kuriam startą davę abiejų šalių prezidentai, ivardinę jį strateginiu Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo projektu, ekonominiu varikliu ir perversmu krovinių gabėjimo rinkoje, jau sėkmingai veikia.

Lapkričio 10 d. Lietuvos Kenos geležinkelio stotyje iškilmingai pasitiktas konteinerinis traukinys „Saulė“, tranzitu per Lietuvą iš Kinijos miesto Čongčingo į Belgijos miestą Antverpeną gabėjės 41 konteinerį su kompiuterine technika. Visos kelionės metu „Saulė“ nuvažiavo beveik 11 tūkst. kilometrų.

Iš Kinijos pajudėjės traukinys Lietuvą pasiekė per 13 dienų.

Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis įsitikinės, kad Kinijos įmonės, eksportuojančios savo produkciją į Vakarų Europą, galėtų aktyviai naudotis naujuoju keliu per Kazachstaną, Rusiją, Baltarusiją ir Lietuvą, iš kur ji toliau būtų gabenama į Vakarus per Lenkiją geležinkeliais, autotransportu arba plukdoma iš Klaipėdos jūrų uosto.

„Esu įsitikinės, jog užtikrinus patogų susisiekimą, greitą valstybių sienų kirtimą ir konkurencingas paslaugų kainas naujas maršrutas per Lietuvą bus sėkmingas. Baltijos jūros regionas, turintis kokybišką transporto infrastruktūrą ir šiauriausią neužšalantį Klaipėdos jūrų uostą, galiapti nauju koridoriumi tarptautiniams pervežimams iš Azijos šalių“, - sakė E. Masiulis.

Kinijos ambasadorius Lietuvoje Tong Mingtao (Tong Mingtao) teigimu, traukinys „Saulė“ yra ilgamečio bendradarbiavimo rezultatas, o jo atvykimas žymi naujos transportavimo eros pradžią.

„Šis projektas sustiprins mūsų šalių transporto sektorius pasiekimus“, - tvirtino T. Mingtao.

Kazachstano ambasadorius Lietuvoje Galymžanas Koišybayevas (Galymzhan Koishabayev) pabrėžė traukinio pavadinimo simboliskumą - kazachų kalba žodis „saulė“ reiškia „saulės spindulį“.

„Simboliška, kad „Saulė“ savo kelionę pradėjo Rytuose ir keliauja į Vakarus“, - sakė G. Koišybayevas.

Traukinio operatorės UAB „VPA Logistics“ generalinis direktorius Darius Beinortas tvirtina, kad šiuo traukiniu labai domisi ir Europos Sąjungos valstybės, ir Kinija.

„Šiuo maršruto galima gabenti pačias įvairiau-

sias prekes - nuo būtinės technikos iki tekstilės, žaliav ar maisto produktų. Dauguma krovinių dabar plukdomi jūra ir kelionė trunka apie 40 dienų, o traukinys tikslą pasiekti galėtų maždaug triskart greičiau“, - sako D. Beinortas.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailydka pabrėžė, kad šio projekto realizavimas yra bendro ir efektyvaus kelerių metų LR Prezidentūros, Susisiekimo ministerijos, Klaipėdos uosto, „VPA Logistics“, Lietuvos ir kitų šalių geležinkelijų administracijų darbo vaisių.

„Tai didelis iššūkis visai Lietuvos transporto sistemai, tačiau mes tikime, kad efektyviai ir kryptingai vykdomas transporto politikos dėka sukurta sinergija tarp šalies oro uostų, geležinkelijų bei Klaipėdos uosto leis pasiekti geriausių rezultatų bei didžiausios naudos suinteresuotoms šalims“, - sako S. Dailydka.

„Konteinerinis traukinys, vos ne per 10 dienų pasiekiant Kiniją, – tai perversmas krovinių gabėjimo rinkoje. Tai ne tik dešimtmiečiams užtikrinta nauda šalies ekonomikai, bet ir geriausias pasiūlymas jungčių ieškančioms Europai ir Kinijai“, - Astanoje sakė LR Prezidentė.

Keičiantis pasaulio geopolitinei situacijai Lietuva ir Kazachstanas išnaudoja unikalą galimybę tapti globalia jungtimi tarp Europos ir Azijos bei užtikrinti naują ekonominę perspektyvą savo šalies žmonėms. Įgyvendintas transporto projektas, sujungęs Kiniją, Kazachstaną, Rusiją ir Lietuvą, pasak D. Grybauskaitės, taps svarbia jungtimi, ir jo naudą netrukus pajus daugelis šalių.

„Saulės“ traukinio projektas bus naudingas netik ekonomiškai. Jo įgyvendinimas leis aktyviai plėtoti „žaliajį“ transportą, jungiantį Europą ir Aziją Lietuvos logistikos tiltu.



# Дни транспорта Казахстана

**Д**ни транспорта Казахстана, прошедшие в Астане 10-12 ноября, как и большинство мероприятий, состоявшихся в Казахстане в 2011 году, были приурочены к 20-летию независимости страны.

Дни транспорта под одной крышей – в роскошном Дворце Независимости – объединили несколько традиционных и некоторые новые мероприятия.

Здесь прошли международная выставка транспорта и логистики «Транзит-Казахстан 2011», 8-я международная конференция «ТрансЕвразия 2011», 31-е заседание координационного транспортного совещания Содружества независимых государств, 1-й Транспортный форум Диалога сотрудничества в Азии и 1-й международный форум по транспорту и логистике «Шелковый путь 2011». Такой комплекс мероприятий привлек повышенное внимание участников, зарубежных гостей – министров и вице-министров транспорта Белоруссии, Латвии, Молдовы, Болгарии, России, Литвы и Польши, деловых партнеров, представителей международных организаций и властей страны.

## «Транзит-Казахстан 2011» ширится

На официальной церемонии открытия министр транспорта и коммуникаций Казахстана Берис Камалиев отметил: «Цель проведения таких крупных имиджевых мероприятий, как выставка «Транзит-Казахстан» и конференция «ТрансЕвразия» – это дальнейшая пропаганда транзитного потенциала Казахстана и его роли в обеспечении бесперебойных и безопасных транспортных сообщений в евразийском пространстве. Это уникальная возможность обмена опытом, решения актуальных вопросов транспортной отрасли и установления взаимовыгодных партнерских отношений».

Традиционная ежегодная выставка транспорта и логистики в этом году расположилась в новом преосходном зале Дворца неза-

висимости, а ее площадь, по словам организаторов, увеличилась на 15 %. В ней приняли участие 100 компаний из 13 стран: Австрии, Германии, Швеции, Швейцарии, Грузии, Китая, России, Литвы, Латвии, Эстонии, Украины, Узбекистана и Казахстана, составивших основу экспозиции выставки. За три дня выставку посетили 1738 специалистов. Это на 28 % больше, чем в прошлом году.

Выставка «Транзит-Казахстан 2012» состоится в Алматы в павильонах КЦДС «Атакент» с 19 по 21 сентября 2012 года.

## Транспортные программы Казахстана

Приветственное слово восьмой международной конференции «ТрансЕвразия 2011», на которую собралось более 500 делегатов из 50 стран, 16 международных и региональных организаций и >





финансовых учреждений, члены парламента Казахстана, главы республиканских и зарубежных министерств и ведомств, передал президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев. Обращение президента к собравшимся зачитал заместитель премьер-министра РК Асет Исекешев.

На конференции по теме «Интеграционные процессы на евразийском пространстве и их влияние на перспективы развития национальных транспортных систем и трансконтинентальных транспортных коридоров» большое внимание привлек доклад министра транспорта Казахстана Берика Камалиева, в котором подробно раскрыта транспортная стратегия и перспективы страны.

За 20 лет независимости Казахстана осуществлено немало программ и заложен правовой фундамент транспортной системы, отвечающей новым социально-экономическим условиям. В стране проложено 740 километров железных дорог, приведено в порядок около 40 км автодорог, реконструировано 10 аэропортов, теперь отвечающих международным требованиям ИКАО, созданы национальные авиалинии «Эйр-Астана», повышенены грузовые мощности Актауского порта.

В Казахстане создана сеть транзитных маршрутов по основным направлениям: 1. Россия – страны Европы и Азии; 2. Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии; 3. Страны Центральной Азии, Закавказья, региона Черного моря, Персидского залива и Турция.

В каждом из указанных направлений по территории страны проходят 5 сложившихся международных транспортных коридоров:

1. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Западная Европа – Китай, Корея, Япония через Россию и Казахстан (участок Достык – Астана – Петропавловск).

2. Южный коридор ТАЖМ. Юго-

Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны ЦА и Казахстан (участок Достык – Сарыагаш).

3. Центральный (среднеазиатский) коридор Центральная Азия – Россия и страны ЕС (участок по РК Сарыагаш–Арысь–Кандагач–Озинки).

4. Север–Юг. Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участке морпорт Актау – регионы Урала и Актау – Атырау.

5. ТРАСЕСА. Восточная Европа – Южный Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия (участок по РК Достык – Актау).

Через воздушное пространство страны проходят 4 международных воздушных коридора.

По транспортным коридорам Казахстана наземным транспортом перевозится примерно 15 млн тонн грузов в год. Получаемые от транзита доходы Казахстан оценивают примерно в 900 млн долларов США.

В ходе выполнения программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Казахстана до 2015 года прогнозируемые объемы транзита на 2015 год составляют до 25 млн тонн грузов наземным транспортом. Ожидаемые доходы – до 1,4 млрд долларов США.

В рамках этой программы намечено реализовать свыше 60 инфраструктурных проектов стоимостью свыше 19 млрд долларов США. За эти годы планируется построить 1,5 тыс. и электрифицировать 1,7 тыс. километров железных дорог, проложить 50 тыс. км автомобильных дорог, реконструировать и модернизировать инфраструктуру аэропортов и морских портов, создать национальный торговый флот.

Как отметил Б.Камалиев, воплощается идея возрождения Великого шелкового пути – мегапроект, реализуемый по инициативе Президента Республики Казах-

стан Н.Назарбаева по созданию трансконтинентального автодорожного коридора Западная Европа–Западный Китай протяженностью 8 445 км, реализация которого ведется с 2009 года.

Это кратчайший путь из Китая в Европу (Китай – Центральная Азия, Китай – Россия – Восточная Европа), где задействовано наименьшее число стран, следовательно, приходится пересекать меньше всего пограничных пунктов. После реализации этого проекта время в пути составит примерно 10 дней, т.е. сократится примерно в 3,5 раза по сравнению с перевозками морским путем, занимающим 30–45 суток. Завершение проекта намечено на 2013 год.

Министр подчеркнул, что основной точкой транспортного транзита для Казахстана является международный железнодорожный пограничный пункт с Китаем Достык–Алашанькоу, пропускная способность которого сейчас составляет 16,5 млн тонн в год. До 2010 года ее планируется увеличить до 20 млн тонн.

Большое значение для формирования новых коридоров в направлении Восток–Запад и Север–Юг будут иметь железнодорожные проекты Жетыген–Коргас и Узень–госграница с Туркменистаном.

Новая линия Узень–госграница с Туркменистаном, открытая по инициативе президентов Казахстана, Туркменистана и Ирана и входящая в международный коридор Север – Юг, позволит оптимизировать грузоперевозки с Ближнего и Среднего Востока в Туркменистан, Иран, Турцию и страны Персидского залива, сокращая маршрут транспортировки более чем на 600 километров. Планируемые объемы – 6 млн тонн в год.

Железнодорожный маршрут Жетыген–Коргас позволит увеличить грузопотоки из Китая и

откроет путь из Азии в Европу, который будет на 500 километров короче. В первый год эксплуатации через этот пункт планируется перевезти примерно 7 млн тонн грузов.

## Контейнерный поезд «Сауле» – инициатива президентов Литвы и Казахстана

С 1 июля 2011 года в Казахстане, России и Белоруссии действует Таможенный союз (ТС). Первые результаты его деятельности показывают, что объемы взаимной торговли с Россией и Белоруссией выросли соответственно на 27 и 56 %. Таможенный союз может оказать существенную помощь и в создании эффективных транспортных потоков между Китаем и Европой. К примеру, на железнодорожном маршруте Китай–Урумчи–Алашанькоу–Достык–Москва–Брест требуется всего одна таможенная проверка, занимающая очень мало времени. В этой связи сухопутный маршрут через страны ТС может рассчитывать на 15–18 % грузопотока в направлении Китай–Европа. Примером этого может служить запуск по поручению президентов Казахстана и Литвы 28 октября с.г. контейнерного поезда «Сауле» по маршруту Чунцинь (КНР) – Достык (РК) – Клайпеда (Литва) – Антверпен (Бельгия). Время следования от станции Достык до порта Клайпеда – 10 суток. В декабре с.г. планируется запуск аналогичного контейнерного поезда «Балтика Транзит II» между Эстонией и Казахстаном.

## Центры логистики или сухопутные порты?

Для популяризации своих транспортных коридоров Казахстану надо создать современную, эффективную инфраструктуру логистики, оборудовать в стра-



тегических пунктах транзита логистические комплексы. В стране действует 10 крупных центров логистики. Ведется создание новых центров в Коргасе, Актауском морском порту, Алматы, Астане, Достыке и других стратегических местах.

В специальной экономической зоне Коргас ведется реализация проекта «Восточные ворота» – центр транспортной логистики, который будет действовать по принципу сухопутного порта.

## Все дороги ведут в Китай

Трудно сказать, сколько раз на конференции произносилось слово «Китай», но вряд ли хоть один докладчик обошелся без упоминания этой азиатской страны, называемой всемирной фабрикой. Похоже, популярную некогда фразу «все дороги ведут в Рим» двадцать первый век изменит на другую – «все дороги ведут в Китай».

Об этих дорогах говорил и представитель другой супердержавы – заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул.

Он, в частности, отметил, что, помимо создания Таможенного союза, серьезной задачей является формирование общего энергетического рынка государств-членов ЕврАзЭС, а также транспортного союза в целях создания общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы

сообщества.

Говоря о транспортной стратегии Российской Федерации, Н. Асаул отметил, что до 2030 года в России планируется иметь 14,35 млн километров автомобильных дорог, соответствующих требованиям нормативов.

Россия, Казахстан и Узбекистан совместными усилиями осуществляют развитие международного транспортного маршрута Е40: граница с Украиной – Волгоград – Астрахань – граница с Казахстаном, далее на Ташкент, Бишкек, Алматы, по территориям среднеазиатских государств до границы с Китаем.

В ходе осуществления целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусмотрены меры по комплексному развитию международного транспортного коридора Европа – Западный Китай на отрезке территории Российской Федерации Санкт-Петербург–Казань–Оренбург до границы с Казахстаном. 2010–2012 годы намечены для разработки инвестиционного проекта, 2014–2016 – для проектирования и строительства.

В принятой на конференции резолюции указаны наиболее актуальные обсуждавшиеся вопросы. В резолюции высокую оценку получили инициативы по созданию новых транспортных коридоров, таких как трансконтинентальный автомобильный маршрут Западная Европа – Западный Китай, железнодорожный маршрут

Казахстан–Туркменистан–Иран, по созданию конкретных транспортных маршрутов, таких как контейнерные поезда «Сауль», «Baltica Transit» и др. проекты.

## Цель – стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы

Первый международный транспортно-логистический форум «Шелковый путь», прошедший в рамках VIII международной конференции «TransEurazija 2011», стал своеобразным подведением итогов определенного этапа деятельности в ходе претворения в жизнь программы индустриально-инновационного развития и транспортной логистики, осуществляемой Республикой Казахстан.

Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев поставил цель – чтобы страна стала частью мировой транспортно-коммуникационной системы. До 2016 года планируется создать конкурентоспособную систему транспортной логистики, которая обеспечит Казахстану статус торгового, логистического бизнес-хаба региона.

С целью повышения транзитного потенциала при правительстве Казахстана была создана межведомственная комиссия по развитию логистической системы, координатором которой назначено министерство транспорта, а роль

логистического оператора поручена национальной компании «Казахстан Темир Жолы» («Казахстанские железные дороги»).

По постановлению правительства при национальной компании «Казахстан Темир Жолы» (АО «НК КТЖ») учреждено акционерное общество «Национальный центр развития транспортной логистики» («НЦРТЛ»), на которое возложена роль координатора новых бизнес-инициатив и проектов в области транспортной логистики, а также поручено содействовать в формировании интегрированного транспортно-логистического холдинга.

По инициативе этих организаций был проведен форум «Шелковый путь», на котором обсуждались вопросы формирования транспортно-логистической системы Казахстана, ее интеграции в международную систему, сегодняшней экономической ситуации и передвижения товаров, специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» и др.

В ходе форума руководство «НК КТЖ» подписало 12 меморандумов соглашений с администрациями железных дорог стран СНГ, Балтии, Германии, Китая.

## История Великого шелкового пути

Доклад генерального секретаря Союза международных автомобильных перевозок Казахстана (КазАТО) Теодора Каплана изобиловал историческими фактами-



ми, ностальгией по романтике путешествий, красноречивой статистикой, критикой за недостаточную активность и оптимизм в вопросе будущего этого исторического транспортного коридора.

Т.Каплан подчеркнул, что Казахстан, территория которого занимает 2,7 млн квадратных километров, а сама страна расположена на Евразийском континенте, является надежным сухопутным мостом между Китаем, общая граница с которым составляет 1783 километра, и странами Центральной Азии и Европы.

Хотя термин «Великий шелковый путь» немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен ввел в обиход лишь в 1877 году, один из северных маршрутов Шелкового пути, проходящий через Казахстан, известен в истории торговли с древних времен.

Торговый маршрут, сформировавшийся во II в. до н.э., позднее названный Великим шелковым путем, после появления на сухопутных дорогах множества границ и на фоне быстрого развития морских путей в XVI веке уступил свои позиции.

И только в конце XIX века началось его возрождение, когда 25 января 1891 г. были учреждены Жаркентская и Зайсанская таможни (ныне таможни «Коргас» и «Майкапчагай»), а позднее введена в эксплуатацию Туркестано-Сибирская железная дорога.

На железнодорожной станции Сары-Озек, в 200 км от китайско-казахстанской границы, были построены склады, а близ границы, в Жаркенте, открыто автотранспортное предприятие.

Качественный толчок возрождению Великого шелкового пути дала Новая евроазиатская инициатива Международного союза автомобильного транспорта IRU (NELTI).

В январе 2005 г. в рамках проекта NELTI по маршруту Пекин–Коргас–Астана–Москва–Рига–Вильнюс–Брюссель проехал пробный караван автомобилей, в котором участвовали перевозчики из Казахстана, России, Латвии, Литвы и Польши.

Успешное осуществление этого проекта послужило мощным толчком не только для активизации процесса возрождения Великого шелкового пути, но и создания качественно нового, эффективного международного транзитного евроазиатского транспортного коридора.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) на состоявшейся в Алтамы международной конференции «Роль логистики на пути Азия – Европа» за этот проект NELTI «Новая евроазиатская транспортная инициатива» был награжден призом «Роза ветров», учрежденным международным бизнес-журналом JURA MOPE SEA, в номинации «За самый инновативный и

успешный логистический проект в направлении Восток–Запад».

В прошлом году из Западного Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан в Россию, Украину, Молдову, страны Закавказья, Центральной Азии, включая Афганистан, Балтийские и другие страны, было перевезено свыше миллиона тонн грузов.

Западноевропейские страны пока охотнее выбирают морские грузоперевозки из Центрального и Восточного Китая.

По словам Т.Каплана, автомобилисты не претендуют на то, чтобы часть грузов, перевозимых морским путем, перешла в сухопутные транспортные коридоры, хотя и уверены, что рано или поздно инвесторы, западноевропейские импортеры, а также китайские компании-экспортеры оценят преимущества наземного транспорта, будут развивать производство экспортной лицензионной продукции на действующих или новых предприятиях Западного Китая, что позволит

значительно увеличить объем наземных перевозок китайских товаров.

Генеральный секретарь КазАТО убежден, что большое влияние на перевозки транзитных грузов окажет глобальный проект «Западная Европа – Западный Китай», осуществляемый в Казахстане. Относящаяся к Казахстану часть этого проекта протяженностью 2787 км про-

ходит по маршруту Хоргос–Алматы–Чимкент–Актобе–граница с Российской Федерацией. На этом маршруте надо реконструировать 2452 км дорог, что обойдется примерно в 6574 млн долларов США. И это интенсивно делается с консолидацией сил и в партнерстве с государствами-участниками этого коридора, международными организациями и бизнес-структурами при активной политической поддержке на высшем уровне.

Ожидается, что за ближайшие пять лет транзитные перевозки из Китая через Казахстан возрастут как минимум втрое.

Глава КазАТО подчеркнул, что в ходе реализации таких мощных проектов, каковым является проект возрождения Великого шелкового пути, невозможно обойтись без хорошо организованного партнерства государства и частных структур. Во многих странах автомобильный транспорт находится в частной собственности, государственные предприятия не выдерживают конкуренции с ними, однако невозможно успешно организовать международные перевозки без эффективных действий государственных органов. Компетентные органы должны обеспечивать присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям, заключение двух- и многосторонних межправительственных соглашений, своевременное определение квот и проведение обмена бланками иностранных разрешений, постоянно совершенствовать транспортную инфраструктуру, проводить работу по устранению всякого рода административных барьеров на пути международных перевозок.

Т.Каплан считает, что именно такая хорошо наложенная система – успешное сотрудничество государственных структур Казахстана, частного сектора и ассоциированных структур – дала великолепные результаты в процессе возрождения Великого шелкового пути.

Однако он не скрывает, что беспокойство вызывают выявляющиеся проблемы в этом сотрудничестве: ухудшившаяся работа погранично-пропускных пунктов на китайско-казахстанской границе, сложности с получением китайских виз.

# ОДЕССА 2012

# ODESSA 2012

10-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ  
ПО СУДОХОДСТВУ, СУДОСТРОЕНИЮ, РАЗВИТИЮ  
ПОРТОВ И ТОРГОВЛЕ



THE 10th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPORIUM  
ON SHIPPING, SHIPBUILDING, PORTS  
DEVELOPMENT AND TRADE

23-25 ОКТЯБРЯ 2012  
ОДЕССА МОРСКОЙ ВОКЗАЛ  
ODESSA, MARINE TERMINAL



ОРГАНИЗАТОР

РИА «МедиаКомпас Украина»

15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026

тел.: +38 (048) 728-72-54, тел./факс: +38 (0482) 355-999

odessa@mediacompass.com.ua

[www.smc.odessa.ua](http://www.smc.odessa.ua)



# Kazachstano transporto dienos

**L**apkričio 10-12 d. Astanoje surengtos Kazachstano transporto dienos, kaip ir daugelis 2011 metais Kazachstane vykusiu renginiu, buvo skirtos pamineti šalies nepriklausomybes 20-asis metines. Transporto dienos po vienu stogu – prabangiuose Nepriklausomybes rūmuose – sujungė kelis tradicius ir kai kuriuos naujus renginius. Čia vyko tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Transit-Kazachstan 2011“, 8-oji tarptautinė konferencija „TransEurazija 2011“, 31-asis NVS šalių transporto koordinacinio pasitarimo posėdis, 1-asis Azijos dialogo ir bendradarbiavimo transporto forumas ir 1-asis tarptautinis transporto ir logistikos verslo forumas „Šilko kelias 2011“. Toks renginių kompleksas sulaukė didelio dalyvių, užsienio svečių – Baltarusijos, Latvijos, Moldovos, Bulgarijos, Rusijos, Lietuvos ir Lenkijos transporto ministru bei viceministru, verslo partneriu, tarptautiniu ir šalies valdžios instituciju dėmesio.

## „Transit-Kazachstan 2011“ išsiplėtė

Officialioje atidarymo ceremonijoje Kazachstano transporto ir komunikacijų ministras Berikas Kamalijevas pabrėžė, kad tokiai stambiu renginių organizavimo tikslas yra Kazachstano tranzito potencialo ir jo reikšmės vystant nepertraukiamai ir saugų transportą tarp Europos ir Azijos propagavimas ir unikali galimybė keistis patirtimi.

Tradicinės, kasmet vykstančios transporto ir logistikos parodos, šiemet įsitikūrusios naujoje, puikiuje Nepriklausomybė rūmu erdvėje, plotas, pasak organizatoriu, padidėjo 15 proc. Joje dalyvavo 100 kompanijų iš 13 šalių: Austrijos, Vokietijos, Švedijos, Šveicarijos, Gruzijos, Kinijos, Rusijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos, Ukrainos, Uzbekistano ir Kazachstano, sudariusio parodos ekspozicijos pagrindą. Per tris dienas paroda aplankė 1738 specialistas.

tai. Tai yra 28 proc. daugiau negu pernai.

Kaip paprastai, parodoje aktyviai pasirodė Kazachstano, Rusijos, Ukrainos, Lietuvos, Latvijos, geležinkelio kompanijos, Batumio, Ventspilio, Liepojos, Aktau jūrų uostai.

„Transit-Kazachstan 2012“ vyks rugsėjo 19-21 d. Almatoje, „Atakent“ parodų centre.

## Kazachstano transporto programos

Aštuntajai tarptautinei konferencijai „TransEurazija 2011“, į kurią susirinko daugiau kaip 500 delegatų iš 50 šalių, 16 tarptautinių ir regioninių organizacijų bei finansų institucijų, Kazachstano parlamento nariai, šalies bei užsienio ministerijų ir žinybų vadovai, sveikinimo žodžius perdavė Kazachstano prezidentas Nursultanas Nazarbajevas. Prezidento kreipimasi susirinkusiems perskaitė Kazachstano vicepremieras Asetas Isekeševas.

Konferencijoje, kurios tema buvo „Integracinių procesų Eurazijos erdvėje ir jų poveikis nacionalinių transporto sistemų ir transkontinentinių transporto koridorų vystymui“ didelio dėmesio sulaukė Kazachstano transporto ministro Beriko Kamalijevos pranešimas, kuriame išsamiai atskleista šalies transporto strategija ir perspektyvos.

Per 20 Kazachstano nepriklausomybės metų igyvendinta nemažai programų ir sukurtas transporto teisinis pagrindas, atitinkantis naujas socialines-ekonominės sąlygas. Šalyje nutiesta 740 kilometrų naujų geležinkelii, sutvarkyta apie 40 km automobilių kelių, rekonstruota 10 oro uostų, dabar atitinkančių tarptautinius ICAO reikalavimus, sukurto nacionalinės avialinijos „Air Astana“, padidinti Aktau uosto krovos pajėgumai.

Kazachstane sukurtais tranzitinu maršrutu tinklas trimis pagrindinėmis kryptimis: 1. Rusija – Europos ir Azijos šalys; 2. Kinija, Japonija ir Pietryčių Azijos šalys; 3. Centrinės Azijos, Užkaukazės, Juodosios jūros, Persijos įlankos šalys ir Turkija.

Kiekvienoje iš šių krypčių šalies viduje praeina 5 tarptautiniai transporto koridoriai:

1. TransAzijos geležinkelio magistralės (TAGM) Siurės koridorius. Vakarų Europa-Kinija, Korėja, Japonija, per Rusiją ir Kazachstaną (atkarpa Dostykas-Astana-Petrovavskas).

2. Pietų koridorius TAGM. Pietryčių Europa-Kinija ir Pietryčių Azija per Turkiją, Iraną, Centrinės Azijos šalis ir Kazachstaną (atkarpa Dostykas-Saryagašas).

3. Centrinis (Vidurio Azijos) koridorius. Centrinė Azija-Rusija ir ES šalys (atkarpa Kazachstane)

- Saryagašas-Arysis-Kandagačis-Ozinki).

4. Šiaurės-Pietų koridorius. Šiaurės Europa - Persijos įlankos šalys per Rusiją ir Iraną dalyvaujant Kazachstanui atkarpoje jūrų uostas Aktau-Uralo regionai ir Aktau-Atyrat.

5. TRACECA koridorius. Rytų Europa-Pietų Kaukazas-Kaspijos jūra-Centrinė Azija (atkarpa Kazachstane - Dostykas-Aktau).

Per Kazachstano oro erdvę eina 4 tarptautiniai transporto koridoriai.

Kazachstano transporto koridoriais žemės transportu per metus pervažama maždaug 15 mln. tonų krovinių. Iš tranzito gaunamas pajamas Kazachstanas vertina maždaug 900 mln. JAV dolerių.

Vykstant Kazachstano industrinio inovaciniu vystymo programai iki 2015 metų, prognozuojamos tranzito apimtys 2015 metams - iki 25 mln. tonų krovinių žemės transportu. Laukiamos pajamos - iki 1,4 milijardo JAV dolerių.

Vykstant sią programą numatyta realizuoti daugiau nei 60 infrastruktūros projekti, kainuojančiu per 19 mlrd. JAV dolerių. Per šiuos metus ketinama pastatyti 1,5 tūkst. ir elektrifikuoti 1,7 tūkst. kilometrų geležinkelį, pastatyti 50 tūkst. kilometrų automobilių kelių, rekonstruoti ir modernizuoti oro ir jūrų uostų infrastruktūrą, sukurti nacionalinį prekybos laivyną.

Kaip pabrėžė B. Kamaljevas, Kazachstano prezidento N. Nazarbajevo iniciatyva sėkmingai įgyvendinama „Didžiojo šilko keliai“ atgavinimo idėja - transkontinentinio 8445 kilometrų ilgio autotransporto koridorius „Vakarų Europa - Vakarų Kinija“ megaprojektas pradėtas vykdyti 2009 metais.

Tai trumpiausias kelias iš Kinijos į Europą (Kinija-Centrinė Azija, Kinija-Rusija-Rytų Europa), kuriame dalyvauja mažiausiai šalių, vadinais, tenka kirsti mažiausiai pasienio punktų. Įgyvendinus šį projektą, krovinių pristatymo iš Kinijos į Europą laikas sieks maždaug 10 dienų, t.y. sutrumpės maždaug 3,5 kartu, palyginti su gabenujimo jūros keliu, trunkančiu 30-45 dienas. Projekto numatoma baigti 2013 metais.

Ministras pabrėžė, kad pagrindinis tarptautinio tranzito taškas Kazachstanui yra tarptautinis geležinkelio pasienio punktas su Kinija Dostykas-Alašankau, kurio pralaidumas dabar siekia 16,5 mln. tonų per metus. Iki 2020 metų ji ketina padidinti iki 20 mln. tonų.

Naujų koridorių formavimui Ry-



t-Vakarų ir Šiaurės-Pietų kryptimi didelę reikšmę turės geležinkelio projektais Žetygenas-Kargasos ir Uzenis-pasienis su Turkmenistanu.

Nauja linija Uzenis-pasienis su Turkmenistanu, atidaryta Kazachstano, Turkmenistano ir Irano prezidentų iniciatyva, jeinanti į tarptautinį koridorių Šiaurė-Pietus, leis optimizuoti krovinių pervežimą iš Artimųjų ir Vidurio Rytų į Turkmenistaną, Iraną, Turkiją ir Persijos įlankos šalis, sutrumpindama transportavimo maršrutą daugiau nei 600 kilometrų. Planuojamos apimtys - 6 mln. tonų per metus.

Geležinkelio maršrutas Kargasas-Žetygenas leis padidinti krovinių srautus iš Kinijos ir atvers 500 kilometrų trumpesnį kelią iš Azijos į Europą. Pirmaisiais ekspluatacijos metais per ši punktą planuojama pergažanti maždaug 7 mln. tonų krovinių.

## Konteinerinis traukinys „Saulė“ – Lietuvos ir Kazachstano prezidentų iniciatyva

Nuo 2011 metų liepos 1 d. Kazachstane, Rusijoje ir Baltarusijoje pradėjo veikti Muitų sajunga. Pirmieji Muitų sajungos veiklos rezultatai rodo, kad tarpusavio prekybos apimtys su Rusija ir Baltarusija išaugo atitinkamai 27 ir 56 procentais. Muitų sajunga gali priklaudinti ir efektyviems transporto koridoriams tarp Kinijos ir Europos kurti. Pavyzdžiui, geležinkelio maršrute Kinija-Urumči-Alašankau-Dostykas-Maskva-Brestas reikia tik vienos muitinės patikros, užtrunkančios gana trumpai. Tai leidžia tikėtis, kad sausumos maršrutais Kinija-Europa per Muitų sajungos šalis pasuks 15-18 proc.

krovinių srauto.

Puikus pavyzdys - Kazachstano ir Lietuvos prezidentų iniciatyva 2011 metų spalio 28 d. paleista konteinerinis traukinys „Saulė“ maršrute Čincianis (Kinija)-Dostykas (Kazachstanas)-Klaipėda (Lietuva)-Antverpenas (Belgija). Nuo Dostyko iki Klaipėdos uosto (Lietuva) traukinys nuvažiuoja per 10 dienų.

Analogiškas traukinys „Baltica Tranzit“ kursuos tarp Kazachstano ir Estijos.

## Logistikos centrali ar sausumos uostai?

Kad kuo daugiau išpopuliarintų savo transporto koridorius, Kazachstanui reikia sukurti šiuolaikinę, efektyvią logistikos infrastruktūrą, strateginiuose tranzito punktuose įrengti logistikos kompleksus. Šalyje veikia 10 stambių logistikos centrų. Nauji kompleksai kuriami Kargose, Aktau jūrų uoste, Almatoje, Astanoje, Dostyke ir kitose strateginėse vietose.

Kargoso specialioje ekonominėje zonoje įgyvendinamas projektas „Rytų vartai“ - sausumos uosto principu veiksiantis transporto logistikos centras.

## Visi keliai veda į Kiniją

Sunku pasakyti, kiek kartų konferencijoje buvo tariamas Kinijos vardas, bet kažin ar buvo bent vienas pranešėjas, nepaminėjęs šios pasaulio fabriku vadinamos Azijos šalies.



Panašu, kad kažkada populiarų posakį „visi keliai veda į Romą“ dvi-dešimt pirmasis amžius pakeis kitu – „visi keliai veda į Kiniją“.

Apie šiuos kelius kalbėjo ir kitos supervalstybės – Rusijos Federacijos transporto viceministras Nikolajus Asaulas.

Jis, be kita ko, pabrėžė, kad, be Muitų sąjungos įkūrimo, Eurazijos šalims svarbi užduotis yra bendros energetinės rinkos ir transporto sąjungos formavimas, siekiant sukurti bendrą transporto paslaugų rinką ir vieningą bendrijos transporto sistemą. Tam svarbią reikšmę turi autotransporto infrastruktūros vystymas.

Kalbėdamas apie Rusijos Federacijos transporto strategiją, N. Asaulas pareiškė, kad iki 2030 metų Rusijoje numatoma turėti 1,35 mln. kilometrų automobilių kelių, atitinkančių normatyvų reikalavimus.

Rusija, Kazachstanas ir Uzbekistanas bendromis pastangomis vysto tarptautinį transporto maršrutą E40: pasienis su Ukraina-Volgogradas-Astrachane-pasienis su Kazachstanu, toliau į Taškentą, Biškeką, Almatą, Vidurinės Azijos valstybių teritorijomis iki pasienio su Kinija.

Igyvendinant tikslinę programą „Rusijos transporto sistemos išvystymas 2010-2015 metais“ numatytos priemonės kompleksiniam tarptautinio transporto koridoriaus „Europa – Vakarų Kinija“ Rusijos Federacijos teritorijos ruože Sankt Peterburgas-Kazanė-Orenburgas iki pasienio su Kazachstanu vystymui. 2010-2012 metai skirti investicinio projekto rengimui, 2014-2016 – projektavimui ir statybai.

Konferencijoje priimtoje rezoliucijoje iškelti aktualiausi svarstyti klausimai. Rezoliucijoje aukštai įvertintos naujų transporto koridorių kaip transkontinentinis automobilių maršrutas „Vakarų Europa–Vakarų Kinija“, geležinkelio maršrutas Kazachstanas-Turkménistanas-Iranas ir konkretių transporto maršrutų kaip konteineriniai traukiniai „Saulė“, „Baltica Transit“ ir kitų projekto sukūrimo iniciatyvos.

### Siekis –apti pasaulinės transporto ir komunikacijos sistemos dalimi

Tarptautinės konferencijos „Trans-Eurazija 2011“ metu vykęs pirmasis tarptautinis transporto ir logistikos forumas „Šilko kelias“ buvo



Kazachstano valstybės vykdomos industrinio inovacijos vystymo ir transporto logistikos išvystymo programos tam tikro etapo veiklos rezultatų susumavimas.

Kazachstano Prezidentas N. Nazarbajevas iškėlė siekį, kad šalis taptų pasaulinės transporto ir komunikacijos sistemos dalimi. Iki 2016 metų planuojama sukurti konkurenčią transporto logistikos sistemą, kuri garantuočia Kazachstaniui regioninį prekybos, logistikos ir verslo centro statusą.

Siekiant didinti tranzito potencialą, prie Kazachstano vyriausybės buvo sudaryta logistikos sistemos vystymo tarpžinybinė komisija, kurios koordinatore paskirta Transporto ministerija, o logistikos operatoriaus vaidmuo patikėtas nacionalinei kompanijai „Kazachstano geležinkeliai“ („Kazachstan

Temir Žoly“).

Vyriausybės nutarimu prie nacionalinės kompanijos „Kazachstan Temir Žoly“ (NK KTŽ) įkurta akcinė bendrovė „Nacionalinis transporto logistikos vystymo centras“ (NTLVC), kuriam skirtas vaidmuo būti visų naujų verslo iniciatyvų ir projektų transporto logistikos srityje koordinatoriumi ir integruoto transporto logistikos holdingo formuoju.

Šių organizacijų iniciatyva surengtas forumas „Šilko kelias“, kuriamo aptarti Kazachstano transporto logistikos sistemos formavimo, jos integracijos į pasaulio sistemą, dažartinės ekonominės situacijos ir prekių judėjimo, specialiosios ekonominės zonos „Kargasas – Rytų vartai“ ir kiti klausimai.

Forumo metu NK „Kazachstan Temir Žoly“ vadovai pasiraše 12

memorandumų ir susitarimų su NVS, Baltijos šalių, Vokietijos, Kinijos geležinkelii administracijomis.

### Didžiojo šilko kelio istorija

KazATO generalinio sekretoriaus Teodoro Kaplano pranešime apie Didžiojo šilko kelio atgimimo galimybes nestigo istorinių faktų, kelionės romantikos nostalgijos, iškalbingos statistikos, kritikos dėl nepakankamo veiklumo ir optimizmo dėl šio istorinio transporto koridoriaus ateities.

T. Kaplanas pabrėžė, kad turėdamas 2,7 mln. kvadratinį kilometrų teritoriją, Eurazijos subkontinente esantis Kazachstanas yra patikimas sausumos tiltas tarp Kinijos, su kuria turi 1783 kilometrus bendros sienos, ir Centrinės Azijos bei Europos šalių.

Nors „Didžiojo šilko kelio“ terminą vokiečių geografas Richtofenas įvedė tik 1877 metais, šis per Kazachstaną einantis vienas iš šilko kelio šiaurės maršrutų prekybos istorijoje žinomas nuo seniausių laikų.

II amžiuje iki mūsų eros susiformavęs, vėliau Didžiuoju šilko kelio pavadiintas prekybos maršrutas, XVI amžiuje, sausumos keliuose atsiradus daugybei sienų ir smarkiai vystantiesi jūrų keliams, užleido savo pozicijas.

Jo atgimimas prasidėjo tik XIX a. pabaigoje, kai 1891 m. sausio 25 d. buvo įkurtos Žarkento ir Zaisansko muitinės (dabar Korgasas ir Maikapčagajus) ir atidarytas Tur-



kistano-Sibiro geležinkelis. Sary Ozek geležinkelio stotyje, už 200 kilometrų nuo Kazachstano-Kinių sienos, buvo pastatyti sandėliai, o netoli sienos, Žarkente atidaryta autotransporto įmonė.

Kokybiškai naujam Didžiojo šilko kelio atgimimui didelį postūmį davė Tarptautinės automobilių transporto sąjungos (IRU) naujoji Eurazijos iniciatyva (NELTI).

2005 m. sausio mėnesį pagal NELTI projektą maršrutu Pekinas-Korgosas-Astana-Maskva-Ryga-Vilnius-Berlynas-Briuselis važiavo bandomasis automobilių karavanas, kuriame dalyvavo Kazachstano, Rusijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos vežėjai.

Sėkmingas šio projekto igyvendinimas buvo galingas postūmės ne tik suaktyvinti Didžiojo šilko kelio atgimimo procesą, bet ir sukurti kokybiškai naują, efektyvų tarptautinį tranzitinį Eurazijos transporto koridoriu.

Tarptautinė automobilių transporto sąjunga (IRU) už šį NELTI projektą, kaip inovatyviausių ir sėkmingiausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi, 2010 metais

Almatoje vykusioje tarptautinėje konferencijoje „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ buvo apdovanojota tarptautinio verslo žurnalo JURA MOPE SEA įsteigtu „Vėjų rožės“ prizu.

Praėjusiais metais iš Vakarų Kinijos į Kazachstaną ir tranzitu per Kazachstaną į Rusiją, Ukrainą, Moldovą, Užkaukazę, Centrinę Azijos, išskaitant Afganistaną, Baltijos ir kitas šalis buvo pergabenta daugiau nei milijonas tonų krovinių.

Vakarų Europos šalyse kol kas mieliau renkasi krovinių gabeniųjūros kelio iš Centrinės ir Rytų Kinijos.

Pasak T. Kaplano, automobilininkai nepretenduoja, kad dalis jūra gabėnamų krovinių persikelė į sausumos transporto koridorius, nors yra įsitikinę, kad anksciau ar vėliau investuotojai, Vakarų Europos importuotojai, taip pat ir Kinijos kompanijos ivertins sausumos transporto privalusius ir vystys licencijuotos eksportinės produkcijos gamybą jau veikiančiose ar naujose Vakarų Kinijos gamyklose, kas leis gerokai padidinti Kinijos produkcijos gabėjimo apimtis sau-

sumos keliu.

KazATO generalinis sekretorius įsitikinės, kad tranzitinių krovinių gabenimui didelės įtakos turės Kazachstane igyvendinamas globalus projektas „Vakarų Europa-Vakarų Kinija“. Šio projekto Kazachstanui priklausanti 2787 km dalis eina maršrute Kargasas-Almata-Šimkentas-Aktobė-pasiensis su Rusijos Federacija. Šiame maršrute reikia rekonstruoti 2452 km kelio, kas kainuos apie 6574 mln. JAV dolerių. Ir tai intensyviai daroma konsoliduojant pajėgas ir partneriaujant su šiame koridoriuje dalyvaujančiomis valstybėmis, tarptautinėmis organizacijomis ir verslo struktūromis, esant aktyvių politinių auksčiausio lygio palaikymui.

Tikimasi, kad per artimiausius penkerius metus tranzitiniai gabėjimai iš Kinijos per Kazachstaną padidės mažiausiai trigubai.

KazATO vadovas pabrėžė, kad realizuojant tokius galingus projektus, koks yra Didžiojo šilko kelio atgimimo projektas, neįmanoma apsieiti be gerai organizuotos valsstybės ir privačių struktūrų partner-

rystės. Daugelyje šalių automobilių transportas yra privati nuosavybė, valstybinės įmonės prieš jas neišlaiko konkurencijos, tačiau be efektyvių valstybinių organų veiksmų neįmanoma sėkmingai organizuoti tarptautinių gabenimų. Kompetentingi organai privalo užtikrinti šalies prisijungimą prie tarptautinių konvencijų ir susitarimų, sudaryti įvairius dvišalius ir daugiašalius tarptautinius susitarimus, numatyti kvotas, pasikeisti tarptautiniai leidimais, rūpintis transporto infrastruktūra, mažinti administracinius barjerus tarptautinių gabenimų kelyje.

T. Kaplanas sakė, kad būtent tokia gerai suderinta sistema – sėkmingas Kazachstano valstybės struktūrų, privataus sektorius ir asocijuotų struktūrų bendradarbiavimas davė puikių rezultatų Didžiojo šilko kelio atgimimo procese.

Tačiau jis neslepė, kad rūpestį kelia atsirandancios šio bendradarbiavimo spragos: pablogėjės Kinijos ir Kazachstano pasienio praleidimo punktų darbas, sunkumai gaunant Kinijos vizas.



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



При поддержке

Организации Черноморского Экономического Сотрудничества



Координационного транспортного совещания стран-участников СНГ



XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

# Интер-ТРАНСПОРТ

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

В ПРОГРАММЕ НЕДЕЛИ - ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕДИТОРА

ДЕВИЗ: «Диалог. Доверие. Действие»

ОДЕССА

30 МАЯ  
1 ИЮНЯ 2012

## ТЕМАТИКА

- ◆ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ◆ ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ◆ МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ◆ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ◆ СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ БЕЗОПАСНОСТЬ

### УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

Транспорт

### ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



### СООРГАНИЗATOR КОНФЕРЕНЦИИ



### ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

ИНД. ПАРТНЕР



### ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ  
Тел.: +38 (048) 715 02 62  
Факс: +38 (048) 786 05 91  
e-mail: nmt@expo-odessa.com

[www.expo-odessa.com](http://www.expo-odessa.com)



**В** Литве, как и в Западной Европе, большинство грузов перевозится дорожным транспортом и основные магистрали сильно загружены. По прогнозам экспертов, к 2050 г. объемы грузоперевозок дорожным транспортом удвоются, поэтому необходимо искать более эффективные способы транспортировки. Один из них – интермодальные перевозки, надежность, гибкость и привлекательность которых могут обеспечить общественные логистические центры.

При постоянном росте объемов контейнерных грузоперевозок в Литве планируется учредить четыре общественных логистических центра (ОЛЦ): Вильнюсский, Каунасский, Шяуляйский и Клайпедский. С учреждением контейнерных грузовых терминалов будет обеспечена их интермодальность. На оборудование центров в перечне проектов государственной важности предусмотрено финансирование из Фонда сближения ЕС и подписаны договоры о проектировании интермодальных терминалов на территориях Вильнюсского и Каунасского ОЛЦ.

### В Вильнюсе обосновуется парк логистики

Мэр Вильнюса Артурас Зуокас и генеральный директор АО «Летувос гележинкяляй» Стасис Дайлидка подписали договоры об учреждении ОУ «Вильнюс логистикос парка» и долях данного учреждения. Новоучрежденное предприятие будет отвечать за развитие территорий, расположенных рядом с будущим интермодальным терминалом, и привлечение инвесторов, планирующих осуществлять здесь деятельность, связанную с транспортом и логистикой. В заключенном договоре предусмотрено обязательство – совместно развивать одну из частей Вильнюс-

# В Литве рождаются общественные центры логистики



Стасис Дайлидка и Артурас Зуокас.

ского ОЛЦ – логистический парк, который обоснется на участке свободной государственной земли площадью 31 га, неподалеку от поселка Пагирияй. За другую часть проекта – создание интермодального (контейнерного) сухопутного терминала и далее будут отвечать специалисты АО «Летувос гележинкяляй».

На основе подсчетов, содержащихся в разработке возможностей, логистический парк пополнит бюджет самоуправления более чем на 3 млн лт в год. В соответствии с методикой ЕС была подсчитана вся социальная и экономическая выгода проекта ВЛЦ, которая за время существования проекта, т. е. 30 лет, составит около 340 млн лт.

### Новые возможности для бизнеса

Министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Элигиюс Масюлис убежден, что учреждение такого центра должно открыть новые возможности для бизнеса. Учреждение Вильнюсского ОЛЦ будет проходить в несколько этапов: сначала будет построен интермодальный терминал со всей необходимой инфраструктурой коммуникаций, затем сформированы земельные участки, предназначенные для коммерческой деятельности операторов: оказания услуг по скла-

дированию, перевалки, таможенных услуг, охраны автомобилей, страхования и др.

Вильнюсский логистический центр будет учрежден рядом с одной из крупнейших в Литве железнодорожных станций Вайдотай. Подготовлены документы территориального планирования и оценки воздействия на окружающую среду, они уже утверждены советом Вильнюсского городского самоуправления. Строительные работы начнутся в 2012 году. Их стоимость оценивается примерно в 100 млн лт, из них 84 млн лт будут выделены из структурных фондов ЕС. На начало деятельности парка АО «Летувос гележинкяляй» выделит 470 тыс. лт. Средства на осуществление деятельности планируется получить у инвесторов, их обещает выделить и Евросоюз.

Первым инвестором, проявившим интерес к проекту Вильнюсского логистического центра, стала компания «Rhenus svoris», принадлежащая одной из крупнейших европейских компаний «Rhenus Logistics». Она намерена на арендованной земле построить склад площадью 15 тыс. кв. метров.

### Не будет аналогов в Европе

По словам Э. Масюлиса, к 2014 г. в Литве появится не имеющий аналогов в Восточной и Цен-

тральной Европе контейнерный сухопутный терминал, благодаря которому повысится эффективность интермодальных перевозок. «Одновременное учреждение интермодального терминала и логистического парка будет способствовать созданию концепции своеобразного «сухопутного порта» и уменьшению постоянно растущей загруженности Клайпедского морского порта, расширит границы его обслуживания. Таким образом, будут укреплены конкурентные позиции Литвы как логистического государства», – отметил министр.

Появление Вильнюсского ОЛЦ будет способствовать развитию городской инфраструктуры, а также малого и среднего бизнеса, будет учреждено около 1300 новых рабочих мест, все это улучшит условия бизнеса в регионе.

Заместителя директора дирекции грузоперевозок АО «Летувос гележинкяляй» Саульюс Стасюнас отмечает, что этот проект даст возможность обеспечить перевозку грузов более экологичными и экономическими транспортными средствами. Он считает, что интермодальные перевозки – один из самых эффективных способов транспортировки грузов, а создание ОЛЦ – необходимое условие для обеспечения таких перевозок.



## Центр консолидации

На основе утвержденного детального плана Вильнюсского ОЛЦ уже сформированы участок государственной земли для строительства интермодального терминала и четыре участка логистического парка (от 2,5 га до 13,6 га). Проект Вильнюсского ОЛЦ интересует инвесторов: с самого начала его осуществления была поставлена цель – информировать общественность и деловые круги о новых возможностях, которые появятся после осуществления проекта. Постоянно проводились встречи с потенциальными клиентами Вильнюсского ОЛЦ, а также с лицами, занимающимися развитием технологий перевалки. Уже подписано 7 протоколов намерений с предприятиями, которые всерьез обсуждают возможность обосноваться в логистическом парке. С тремя компаниями международного уровня уже завершаются переговоры об инвестициях и расширении масштабов деятельности в Литве.

Чрезвычайно большим подспорьем при осуществлении проекта станут Таможенный департамент при Министерстве финансов, Государственная ветеринарно-правовая служба и Государственная служба растениеводства при Министерстве сельского хозяйства. С.Стасюнас отметил, что уже высказаны серьезные намерения концентрировать все обслуживание этих служб именно в Вильнюсском ОЛЦ.

Томас Пиликас, заведующий

отделом логистики и транзита, отмечает, что общественные логистические центры будут учреждаться рядом с I и IX трансъевропейскими транспортными коридорами, пересекающими территорию Литвы, близ ключевых промышленных районов. Центры объединят разные виды транспорта (железнодорожный, автодорожный, морской, воздушный), обеспечат интермодальность транспорта и взаимодействие различных видов транспорта.

Логистический парк будет действовать как столичный центр консолидации логистики, он станет благоприятным местом для инвестиций, внесет свою лепту в решение проблем, связанных с дорожным движением. Это особенно важно, чтобы решить задачи, содержащиеся в недавно утвержденной Еврокомиссией «Белой книге». В ней предусмотрено, что к 2050 г. в городах не должно остаться автомобилей, работающих на обычном топливе. «Осуществление концепции интермодального терминала, логистического парка и вообще ОЛЦ будет способствовать перевозке большего количества грузов на большие расстояния на более экологичных и экономичных транспортных средствах – на поездах, а короткие расстояния при распределении товаров по торговым центрам в самом городе можно будет преодолевать на малогабаритных транспортных средствах», – утверждал генеральный директор АО «Летувос гелжинкяляй» Стасис Дайлидка. ■

## Lietuvoje kuriami viešieji logistikos centrai

**L**ietuvoje, kaip ir Vakarų Europoje, dauguma krovinių gabėnama kelių transportu, ir pagrindinės magistralės yra labai apkrautos. Ekspertai prognozuoja, kad iki 2050 metų kelių transportu bus vežama dvigubai daugiau krovinių, todėl būtina ieškoti efektyvesnių transportavimo būdų.

**Vienas tokiai – intermodalūs gabėnimai, kurių patikimumą, lankstumą ir patrauklumą gali užtikrinti viešieji logistikos centrai.**

Nuolat didėjant krovinių gabėnimiui konteineriais, Lietuvoje planuojama įkurti keturis viešuosius logistikos centrus (VLC): Vilniaus, Kauno, Šiaulių ir Klaipėdos. Pradėjus veikti konteinerinių krovinių terminalams, bus užtikrintas jų intermodalumas. Centrums irenti valstybinės svarbos projektų sąraše numatytas finansavimas iš ES sanglaudos fondo ir pasirašytos sutartys dėl intermodalių terminalų projektavimo Vilniaus ir Kauno VLC teritorijose.

### Vilniuje įsikurs logistikos parkas

Vilniaus meras Artūras Zuokas ir AB „Lietuvos geležinkeliai” generalinis direktorius Stasys Dailydka pasirašė sutartis dėl VI Vilniaus logistikos parko steigimo ir šios įstaigos dalininkų. ➤



Naujoji įmonė bus atsakinga už teritoriją, esančią šalia būsimojo intermodalaus terminalo, tvarkymą ir investuotojų, planuojančių čia organizuoti savo veiklą, susijusią su transportu ir logistika, pritraukimą. Baigiamojos sutartyje numatytais įsipareigojimais – kartu plėtoti vieną iš Vilniaus VLC dalių – logistikos parką, kuris įsikurs 31 ha ploto laisvoje valstybės žemėje netoli Pagirių gyvenvietės. Už kitą projekto dalį – intermodalaus (konteinerinio) sausumos terminalo įkūrimą – ir toliau bus atsakingi AB „Lietuvos geležinkeliai“ specialistai.

Skaičiavimais nustatyta, kad logistikos parkas turėtų papildyti savivaldybės biudžetą daugiau kaip 3 milijonais litų per metus. Pasitelkus ES metodiką, apskaičiuota visa socialinė ir ekonominių Vilniaus logistikos centro projekto nauja, kuri per projekto gyvavimo laiką, t.y. per 30 metus, sieks maždaug 340 mln. litų.

## Naujos galimybės verslui

Lietuvos Respublikos transporto ir komunikacijų ministras Eligijus Masiulis įsitikinės, kad tokio centro įkūrimas turi atverti naujas galimybes verslui. Vilniaus VLC bus kuriamas keliais etapais: iš pradžių pastatytas intermodalus terminalas su visa būtina komunikacijų infrastruktūra, paskui suformuoti žemės sklypų operatorių komercinei veiklai: sandėliavimo, krovos, muitinių paslaugoms teikti, automobiliams saugoti ir kt.

Vilniaus logistikos centras bus įkurtas šalia vienos didžiausių Lietuvoje Vaidotų geležinkelio stoties. Jau paruošti teritorijos planavimo ir po-veikio aplinkai įvertinimo dokumentai, juos jau patvirtino Vilniaus miesto savivaldybės taryba. Statybos darbai prasidės 2012 metais. Jų vertė maždaug 100 mln. litų, iš kurių 84 mln. litų bus skirti iš ES struktūrinių fondų. Parko veiklos pradžiai AB „Lietuvos geležinkeliai“ skirs 470 tūkst. litų. Lėšų veiklai organizuoti planuoja gauti iš investuotojų, jų žada skirti ir Europos Sajunga. Pirmuoju investuotoju, susidomėju-

siu Vilniaus logistikos parko projektu, tapo kompanija „Rhenus svoris“, priklausanti vienai didžiausių Europoje kompanijų „Rhenus Logistics“. Ji ketina nuomojamoje žemėje pastatyti 15 tūkst. kv. metrų ploto sandėlių.

## Nebus analogų Europoje

Pasak E. Masiulio, iki 2014 metų Vilniuje atsiras Rytų ir Centrinėje Europoje analogų neurtintis sausumos konteinerių terminalas, kurio dėka padidės intermodalių vežimų efektyvumas. Ministro manymu, vienu metu įsteigti intermodalus terminalas ir logistikos parkas padės įgyvendinti vadinamojo sausumos uosto konцепciją ir sumažinti nuolat didėjančią Klaipėdos jūrų uosto apkrovą, išplėsti jo aptarnavimo ribas. Tokiu būdu bus sustiprintos Lietuvos kaip logistikos valstybės konkurencinės pozicijos.

Vilniaus VLC atsiradimas padės plėtoti miesto infrastruktūrą, taip pat smulkuij ir vidutinių verslų, bus sukurta maždaug 1300 naujų darbo vietų, o tai pagerins verslo sąlygas visame regione.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių pervežimo direkcijos direktoriaus pavaduotojas Saulius Stasiūnas pažymi, kad šis projektas padės užtikrinti krovinių gabėnių ekologišknėmis ir ekonomišknėmis transporto priemonėmis. Jis mano, kad intermodalūs vežimai – vienas efektyviausių būdų kroviniams transportuoti, o VLC įkūrimas – būtina salyga tokiam transpor tavimui užtikrinti.

## Konsolidacijos centras

Vadovaujantis patvirtintu Vilniaus VLC de taliuoju planu, jau suformuoti valstybinės žemės sklypas intermodaliam terminalui statyti ir keturi sklypai logistikos parkui įrengti (nuo 2,5 ha iki 13,6 ha). Vilniaus VLC projektu domisi investuotojai: nuo pat jo realizavimo pradžios buvo iškeltas uždavinys – informuoti visuomenę ir verslininkus apie naujas galimybes, kurios

atsiras įgyvendinus projektą. Buvo nuolat organizuojami susitikimai su potencialiais Vilniaus VLC klientais, taip pat su asmenimis, tobulinančiais krovos technologijas. Jau pasirašyti 7 ketinimų protokolai su įmonėmis, kurios rimtai svarsto galimybę įsikurti logistikos parke. Su trimis tarptautinio lygio kompanijomis jau baimamos derybos dėl investicijų ir veiklos mastų plėtojimo Lietuvoje.

Labai didelė paspirtimi įgyvendinant projektą taps Finansų ministerijos Muitinių departamentas, Žemės ūkio ministerijos Valstybinė veterinarijos ir maisto produktų tarnyba ir Valstybinė augalininkystės tarnyba. S.Stasiūnas pabrėžė, kad jau pareikištai rimti ketinimai koncentruoti visą tą tarnybų veiklą būtent Vilniaus visuomeniniame logistikos centre.

Logistikos ir tranzito skyriaus vedėjas Tomas Piliukas pareiškė, kad visuomeniniai logistikos centralai bus įkurdinami šalia I ir IX transeuropinių transporto koridorių, kertančių Lietuvos teritoriją, šalia pagrindinių pramonės rajonų. Centralių sujungis įvairias transporto rūšis (geležinkelio, automobilių kelių, jūrų ir oro), užtikrins transporto intermodalumą ir įvairių transporto rūsių sąveiką.

Logistikos parkas veiks kaip sostinės logistikos konsolidavimo centras, jis bus palanki vieta investicijoms, padės išspręsti kelių eismo problemas. Tai ypač svarbu dabar, kai reikia spręsti uždavinius, iškeltus neseniai Europos Komisijos patvirtintoje „Baltojoje knygoje“. Joje numatyta, kad iki 2050 metų miestuose neturi likti automobilių, kuriuose naudojamas išprastas kuras.

„Igyvendinus intermodalaus terminalo, logistikos parko ir VLC koncepciją, bus galima vežti daugiau krovinių ilgesniasi nuotoliais ekologišknėmis ir ekonomišknėmis transporto priemonėmis – traukiniai, o trumpus atstumus paskirstant prekes prekybos centrums ir pačiame mieste bus galima įveikti mažosiomis transporto priemonėmis,“ – teigia AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailydka.

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

23-25 октября 2012  
ОДЕССА МОРСКОЙ ВОКЗАЛ



## Специализированная выставка «TRANSRAIL UKRAINE 2012»

- Производство и ремонт подвижного состава, комплектующих.
- Железнодорожная инфраструктура, пути, сигнальное оборудование, стрелки, мосты.
- Проектирование и ремонт железных дорог.
- Архитектура железнодорожных вокзалов, обслуживание пассажиров.
- Профессиональное обучение.



## 14-я международная выставка «ТРАНСУКРАИНА 2012»

- Транспортные системы, внутренние и международные перевозки.
- Экспедирирование и логистика.
- Порты и терминалы.
- Оборудование и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ для портов и терминалов.
- Системы управления, связи и энергосбережения.
- Страхование и инвестиционные программы.



## Специализированная выставка «СКЛАДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ 2012»

- Подъемно-транспортные машины, устройства и установки.
- Проектирование и строительство складов.
- Складские конструкции, стеллажи для европоддонов и разнопрофильные.
- Проектирование, монтаж и сервисное обслуживание складского оборудования.
- Автоматизированные системы управления складом.
- Системы обработки данных, маркировки, штрих-коды, системы безопасности для грузов.



## Специализированная выставка «Коммерческий и муниципальный транспорт 2012»

- Коммерческие автомобили: легковые, грузовые, тягачи, специальные.
- Автобусы: городские, туристические.
- Прицепы, фургоны и прицепные устройства.
- Дорожно-строительная техника.
- Автозапчасти, шины, аксессуары для больших авто.

## 15-я международная конференция по транспорту и логистике

- Пути развития транспортной инфраструктуры Украины и ближнего зарубежья.
- Инвестиционные проекты в транспортной отрасли.
- Нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности.
- Интерmodalные перевозки. Транспортная логистика.
- Безопасность, страхование на транспорте.



### ОРГАНИЗАТОР

РИА «МедиАКомпас Украина»

15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026

тел.: +38 (048) 728-72-54, тел./факс: +38 (0482) 355-999

odessa@mediacompas.com.ua

www.mediacompas.com.ua



## KLASCO проверила инвестиционную меткость

**В**нушительные результаты прошлогоднего грузооборота Клайпедского порта, когда по тоннажу удалось опередить даже объединенный Таллинский порт, по большей части были обусловлены высокими объемами грузооборота Клайпедской морской стивидорной компании (KLASCO) – они выросли на 30 % до 13,42 млн тонн. Это вдвое больше, чем весь оборот порта до возрождения независимости страны. С скачок производства делит развитие предприятия на два периода: до потока инвестиций и с эры модернизации, или новых терминалов, начавшейся десять лет назад.

**Вида Бортелене**

### Влияние транзита

Транспортники отмечают, что экономическую стабильность порта обеспечивают не только экспорт и импорт продукции литовских изготовителей, но и очевидные конкурентные преимущества, импонирующие клиентам из других стран: выполняемые компаниями договорные обязательства, уровень развития наземного транспорта и портовой инфраструктуры, оптимальные тарифы железнодорожных и портовых услуг. Доля транзита в Клайпедском порту в прошлом году выросла на 4 % и составила 44 % грузооборота. Особенно прочные и устоявшиеся отношения были с клиентами из Белоруссии, однако в прошлом году росло количество и российских грузов.

Как сообщают портовые специалисты, в течение нескольких лет совместно с представителями Литовских и Белорусских железных дорог, встречи с которыми организуются постоянно, была подготовлена эффективная схема логистики грузов, сократившая издержки на перевозки, затраты времени и повысившая оборачиваемость вагонов.

Иногда к этим факторам эффективности порта добавляется и географический фактор надежности: в то время как замерзающие российские порты на Балтийском море зимой работают не на полную мощность, Клайпедский порт не испытывает ледовых помех.

В обороте KLASCO транзитные грузы составляют примерно половину всего переваленного количества. Их прирост в прошлом году был наибольшим, и это повысило долю рынка компании в



Генеральный директор KLASCO  
Аудрюс Паужа.

порту до 37 процентов (+4 %).

Что скрывается за таким производственным скачком, когда такое же количество людей и техники обрабатывает огромный поток товаров, доставляемых по железной дороге, автомобильным трассам и на судах, это прекрасно понимают и специалисты, и деловая общественность. Конфедерация промышленников Литвы присвоила компании KLASCO статус «Наиболее успешно работающее предприятие в 2011 году».

Минувший год отличался от остальных тем, что успешно работали все терминалы KLASCO: ро-ро, генеральных грузов, терминал удобрений, к которому

относится и зерновой комплекс. Удалось повысить производительность труда путем усовершенствования производственных погрузо-разгрузочных процессов квалифицированными рабочими ресурсами, благодаря испытанию других погрузочных схем. В нынешнем году эту задачу планируется продолжить с использованием новой погрузочной техники.

«В прошлом году дирекция Клайпедского государственного морского порта приступила к реконструкции двух причалов. Это нас порадовало, но организацию работ усложнило. Повышенная нагрузка приходилась на другие причалы, поэтому надо было реорганизовать производственные процессы. Однако все подразделения справились на «отлично», и теперь мы уверены, что, сплотившись, можно переваливать и больше», – отметил генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа.

### Расширяются терминалы

В 2011 году KLASCO выделила на инвестиции свыше 30 млн литов. Из них большую часть – 23,5 млн – стоило строительство второй очереди зернового терминала. Смонтировано 6 резервуаров силосного типа вместимостью по 7,5 тыс тонн, оборудованы новые технологические линии. Две железнодорожные вагонные станции позволяют разгружать до 150 вагонов в сутки. Действующие железнодорожные и бункерные



весы гарантируют точный учет грузов. Сегодня KLASCO может одновременно хранить до 105 тыс. тонн зерна. Это позволит повысить оборот терминала вдвое – до 2 млн тонн в год.

Прежде этот терминал, хотя и являлся крупнейшим в порту, не мог удовлетворить все просьбы принять на хранение небольшие партии зерновых культур 4-5 сортов. Литовское зерно иногда перевозилось через Латвию. «Если в урожайные годы Клайпедский порт оказывался не в состоянии принять весь литовский урожай, идущий на экспорт, то теперь мы уже можем переваливать не только литовское, но и российское зерно. Надеемся, что казахстанские и даже украинские экспртеры также будут пользоваться нашим терминалом», – сказал А.Паужа.

Правление утвердило десятилетнюю программу развития KLASCO до 2022 года. Планируется, что уже в 2014 году KLASCO будет пользоваться пятью причалами с глубиной у причальной стенки 14,5 метра – здесь смогут швартоваться крупнейшие судоходные грузы. Ради этого KLASCO ускоряет свое строительство, чтобы деньги, потраченные государством на углубление порта и приведение причалов в порядок, как можно скорее начали возвращаться. Мы также убедились, что 35 млн литов, несколько лет назад инвестированные в постройку новых буксиров «KLASCO 1» и «KLASCO 2», уже оправдались их эксплуатацией.

## Усилия, достойные результата

По словам А.Паужи, в ближайшее время основные инвестиции компании связываются с развитием универсальных складов в северной части, также рассматривается несколько проектов развития полуострова Смяльте, которые непосредственно связаны с утвержденным Правительством проектом терминала сжиженного природного газа. Однако из практики известно, что предложение должно опережать потребности спроса. Клиентам надо создать возможность выбора, а уже потом постараться, чтобы подписанный договор об услугах продлевался как можно дольше.

А.Паужа отмечает, что палки в колеса торговле России и Казах-

стана через Литву вставляет нехватка железнодорожных вагонов. Однако это общая проблема логистики, особенно когда транзитный коридор является односторонним. Иногда появляются критические процедуры пересечения границы для перевозчиков на грузовом автотранспорте, хотя в прошлом году недоразумений удалось избежать. Взаимовыгодное сотрудничество с паромным оператором «DFDS Seaways» на четверть повысило поток грузов типа ро-ро на морском паромном терминале.

В этом году KLASCO рассчитывает удержать тот же уровень грузооборота, хотя возникает тревога из-за экономической ситуации в еврозоне. Роль предохранителя могло бы сыграть то, что большая часть перевозимых через KLASCO грузов предназначена для других рынков: Индии, Бразилии, Китая, которые не столь чувствительны к колебаниям курса евро.

По подсчетам специалистов KLASCO, на нынешней территории возможно увеличить оборот до 20–25 миллионов тонн. Но для достижения такого результата надо слаженно работать сообща с АО «Летувос гележинкяляй», дирекцией порта, экспедиторами и другими связанными с портом службами. «Для нас очень важен вопрос железнодорожного ценообразования. Грузоотправители подсчитывают каждый цент, нам приходится конкурировать с портами не только соседних Балтийских государств, но и с портами Черного моря. Если мы можем принести выгоду для компании и государства, это и стараемся делать. Стремимся работать так, чтобы была обеспечена сохранность грузов, чтобы быстро и правильно осуществлялась их погрузка на суда. Потому что слухи о качестве портовых услуг среди наших потенциальных клиентов расходятся очень быстро», – говорит, опираясь на опыт, А.Паужа.

Открытые для инвестиций универсальные возможности KLASCO выдвинули компанию в ряды сильнейших стивидорных компаний региона. Вместе с другими компаниями Клайпедского порта она разделяет ответственность за гармоничную деловую обстановку: городскую общественную культуру, экологию Балтийского моря и имидж своей страны. ■

# KLASCO pasitikrino investicinių taiklumą

**I**spūdingus praėjusių metų Klaipėdos uosto rezultatus, kai tonažu pavyko aplenkti net jungtinį Talino uostą, daugiausia nulémė Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos (KLASCO) krova, padidėjusi 30 procentų – iki 13,42 mln. tonų. Tai dukart daugiau už viso uosto apyvartą iki šalies Nepriklausomybės atgavimo. Gamybos šuolis dalina įmonės raidą į du laikotarpius: iki investicijų srauto ir modernizacijos, arba nauju terminalu era, prasidėjusią prieš dešimtmetį.

Vida Bortelienė

## Tranzito įtaka

Transportininkai pažymi, kad uosto ekonominių stabilumą užtikrina ne tik Lietuvos gamintojų produkcijos eksportas bei importas, bet ir kitų šalių klientams imponuojantys akivaizdūs konkurenciniai pranašumai: krovos kompanijų vykdomi sutartiniai įsipareigojimai, sausumos transporto ir uosto infrastruktūros išvystymo lygis, optimalūs geležinkelio ir uosto paslaugų tarifai. Klaipėdos uoste tranzito dalis pernai padidėjo 4 proc. ir sudarė 44 proc. apyvartos. Ypač tvirti ir nusistovėję santykiai su Baltarusijos klientais, tačiau pernai daugėjo ir rusiškų krovinių.

Uosto specialistai nurodo, kad per kelerius pastaruosius metus kartu su Lietuvos ir Baltarusijos geležinkelii astovais, su kuriais susitinkama nuolat, buvo parengta efektyvi krovinių logistikos schema, sumažinus vežimo kaštus, laiko sąnaudas ir padidinus vagonų apyvartumą. Tai leido pritraukti rusiškų krovinių.

Kartais prie šių uosto efektyvumo veiksnių prideda ir geografinis patikimumo faktorius – kai užšalantys Rusijos Baltijos jūros uostai žiemą dirba ne visu pajėgumu, Klaipėdos uostas nepatiria ledo trukdžių.

KLASCO apyvartoje tranzitiniai kroviniai sudaro maždaug pusę viso krauto kiekio. Jų prieaugis pernai buvo pats didžiausias ir tai padidino kompanijos rinkos dalį uoste iki 37 procentų (+4 proc.).

Kas slypi už tokio gamybinio šuolio, kai tiek pat žmonių ir technikos apdoroja milžinišką geležinkelį, automobilius ir laivais gabenant prekių drautą, tai puikiai suvokia ir specialistai, ir verslo bendruomenė. Lietuvos pramonininkų konfederacija KLASCO suteikė „Sėkmingai 2011 metais dirbančios įmonės“ statusą.

Praėjusieji metai iš kitų išsiskyrė tuo, kad stabilių dirbo visi KLASCO terminalai: ro-ro, generalinių krovinių ir trašų, prie kurio priskiriamas grūdų kompleksas. Pavyko padidinti darbo našumą tobulinant gamybinius krovos procesus darbuotojų kvalifikacijos ištekliais, išbandant kitas krovos schemas. Šiemet šią užduotį numatoma testi naudojant naują krovos techniką.



„Pernai Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pradėjo dvių krantinių rekonstrukciją. Tai mus pradžiugino, bet darbą sutrikdė. Didesnė apkrova tenka kitoms krantinėms, todėl reikėjo pertvarkyti gamybinius procesus. Tačiau visi padaliniai susitvarkė puikiai ir dabar tiki, kad susitelkus įmanoma krautis ir daugiau“, - pažymi KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža.

## Plečia terminalus

2011 metais KLASCO investicijoms skyrė per 30 milijonų litų. Iš jų daugiausia - 23,5 mln. litų - kainavo grūdų terminalo antros eilės statyba. Sumontuotos silos tipo 6 talpyklos po 7,5 tūkst. tonų talpos kiekviena, įrengtos naujos technologinės linijos. Dvi geležinkelio vagonų stotys leidžia iškrauti iki 150 vagonų per parą. Veikiančios geležinkelio ir bunkerinės svarstyklės užtikrina tikslią krovinių apskaitą. Dabar KLASCO vienu metu gali saugoti iki 105 tūkst. tonų grūdų. Tai leis padidinti terminalo apyvarą dvigubai - iki 2 mln. tonų per metus.

Anksčiau šis terminalas, nors didžiausias uoste, negalėjo patenkinti prašymų priimti nedidelius skirtingų rūšių, 4-5 ar daugiau, grūdinių kultūrų kiekius. Lietuviški javai kartais buvo gabenami per Latviją. „Derlingais metais Klaipėdos uostas net nepajėgavo perkrauti viso eksportui skirto lietuviško derliaus, o dabar jau galime krautis ne tik Lietuvos, bet ir Rusijos grūdus. Tikimės, kad Kazachstano, netgi ir Ukrainos eksportuotojai taip pat naudos mūsų terminalu“, - sakė A. Pauža.

Valdyba patvirtino dešimties metų KLASCO vystymo programą iki 2022 metų. Planuojama, kad jau 2014 metais KLASCO naudosis penkiomis 14,5 metro gylio krantinėmis – prie tokių gali švartuotis didžiausi sausakrūviai laivai. Dėl to KLASCO spartina savo statybas, kad uostui



KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža.

gilinti ir krantinėms tvarkyti valstybės išleisti pinigai kuo greičiau pradėtų neštį gražą. Taip pat įsitikinta, kad prieš keletus metus investuoti 35 milijonai litų į naujų buksyrų „KLASCO 1“ ir „KLASCO 2“ statybą išlaidas pateisino.

## Pastangos vertos rezultato

Anot A. Paužos, artimiausiais metais pagrindinės kompanijos investicijos siejamos su universaliu sandėlių plėtra šiaurinėje dalyje, taip pat nagrinėjami keli Smeltės pusiasalio vystymo planai, kurie tiesiogiai susiję su Vyriausybės patvirtinto suskystintu gamtinės duju terminalo projektu. Tačiau jau įsitikinta, kad pasiūla turi lenkti paklausos poreikius. Klientams reikia sudaryti galimybę rinktis, o jau tuomet stengtis, kad pasirašyta paslaugų sutartis būtų kuo ilgiau

tęsiama.

A. Pauža pastebi, kad Rusijos ir Kazachstano prekybai per Lietuvą koja kiša geležinkelio vagonų trūkumas. Tačiau tai bendra logistikos problema, ypač kai tranzito koridorius yra vienpusis. Kartais susidaro kritinės sienos kirtimo procedūros krovinių autotransportu vežėjams, nors pernai nesklandumų pavyko išvengti. Abiem pusėms naudingas bendradarbiavimas su keltų operatore „DFDS Seaways“ ro-ro krovinių srautą Jūrų perkėlos terminale padidino ketvirtadalį.

Šiemet KLASCO tikisi išlaikyti tą patį krovos lygį, nors nerimo kyla dėl ekonominės situacijos euro zonoje. Saugiklio vaidmenį galėtų atliskti tai, kad didelė dalis per KLASCO vežamų krovinių skirti kitoms rinkoms - Indijai, Brazilijai, Kinijai, - kurios ne tokios jautri.

KLASCO skaičiavimu, esamoje teritorijoje metinę apyvertą įmanoma padidinti iki 20-25 milijonų tonų. Bet kad būtų pasiekta tokis rezultatas, reikia darniai dirbtį kartu su „Lietuvos geležinkeliais“, Uosto direkcija, ekspeditoriais ir kitomis susijusiomis tarnybomis. „Mums ypač svarbus yra geležinkelio kainodaros klausimas. Krovinių siuntėjai skaičiuoja kiekvieną centą, mums konkuruoti tenka ne tik su kaimyniniais Baltijos valstybių, bet ir su Juodosios jūros uostais. Jeigu mes galime turėti naudos bendrovei ir valstybei, tą ir stengiamės daryti. Siekiame dirbtį taip, kad krovinių nedingtų, nebūtų sugadinti ir tinkamai bei greitai pakrauti į laivus. Nes garsas apie uosto paslaugų kokybę sklinda greitai“, - iš patirties kalba A. Pauža.

Investicijomis atskleistos universalios KLASCO galimybės bendrovę iškélé į pajėgiausių regiono krovos kompanijų gretas. Kartu su kitomis Klaipėdos uosto kompanijomis ji dalinasi atsakomybe už darnią verslo aplinką: miesto visuomenės kultūrą, Baltijos jūros ekologiją ir savo šalies ivaizdį.



# Рассматривая логистику в развитии рынков Китая, Индии и Вьетнама



Марк Миллар

**Марк Миллар является руководителем и партнером компании «M Power associates», которая оказывает консультационные услуги по вопросам снабженческо-логистической цепочки, услуги по трудоустройству. Обладая более чем 25-летним опытом работы в международном бизнесе, он является признанным идеяным лидером в своей отрасли. Клиенты высоко ценят его как интересного докладчика, модератора конференций и руководителя различных бизнес-форумов. М. Миллар руководил более чем 200 международными мероприятиями в 17 странах мира. Связаться с М. Милларом можно по электронной почте: [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)**

|                           | Китай | Индия | Вьетнам |
|---------------------------|-------|-------|---------|
| Население (млн)           | 1,339 | 1,210 | 87      |
| Земля (1,000 км)          | 9,640 | 3,287 | 331     |
| ВВП/Капитал (доллары США) | 7,536 | 3,586 | 3,130   |

На развивающихся рынках логистическая деятельность включает в себя ряд сложных задач и возможностей.

Возможности вращаются вокруг того факта, что развивающиеся рынки испытывают быстрый рост экономики, и результатом этого является рост торговли и коммерции, который ведет к растущему спросу на логистические услуги.

Сложных задач много, и они все разные. В тройку лидеров последовательно входят ограничения в области инфраструктуры, бюрократические процедуры регулирования и нехватка квалифицированных кадров.

Давайте изучим три специфических рынка - Китай, Индия и Вьетнам.

Основной индикатор эффективности рыночного логистического сектора - затраты на логистику как процент от ВВП. На развитых рынках он обычно является меньше 10%, однако на развивающихся рынках процент гораздо выше, что отражает неэффективность в секторе. Как мы можем увидеть далее, на наших трех развивающихся рынках китайская логистика составляет 18% ВВП, Индия - 13%, а Вьетнам - 25%. По мере того, как эти рынки постепенно улучшают и увеличивают свои логистические секторы, мы увидим, как эти проценты со временем снижаются.

## Регулирующая среда

Регулирующая среда для логистики в Китае, Индии и Вьетнаме является в некоторой степени ограниченной по сравнению с развитыми рынками, но она постепенно улучшается. Компании, которые занимаются бизнесом на этих трех развивающихся рынках, будут часто сталкиваться с правительственный бюрократией, обременительными канцелярскими процедурами, таможенными задержками, коррупцией,

а также с высокими пошлинами и тарифами. Эти барьеры довольно дорого обходятся бизнесу как в смысле денег, так и в смысле времени.

**Китай.** Одной из сложностей здесь является двоякость в толковании и применении таможенных правил. Зарубежные компании часто думают даже, что в разных местах - различные таможенные правила, однако это не так. Толкование и применение правил отличаются в разных местах и, в некоторых случаях, «благодаря» отдельным должностным лицам. Это зачастую случается с компаниями, которые сталкиваются с переработкой своего товара определенным образом в одном местоположении порта, но не могут сделать то же самое в другом. Это приводит к дополнительным сложностям в логистическом компоненте международной цепочки поставок.

**Индия.** Компании в Индии часто занимаются складскими операциями в различных государствах, в которых они могут заниматься бизнесом. Это связано с традиционной налоговой системой, которая действует на государственном уровне, нежели на национальном - каждое государство имеет свою налоговую систему с различной нормативно-правовой базой. Это представляет дополнительно ненужные сложности во внутренних цепочках поставок, и пока компании могут экономить на налогах, они тратят больше на логистике, чем в противном случае необходимо.

После многих лет дебатов национальная стандартизованная налоговая система должна быть реализована в течение следующего года или двух.

**Вьетнам.** Регулирующая среда для логистики во Вьетнаме похожа на ту, какая существовала в Китае десять лет назад. С недавнего присоединения Вьетнама к ВТО ограничения для иностранных компаний будут постепенно снижаться. Иностранная собственность логистических компаний на сегодняшний день ограничена до 49%, но к 2014 году 100% полностью принадлежащего иностранным владельцам логистического бизнеса будет разрешено. Следовательно, в течение следующих трех лет мы увидим шквал слияний и поглощений на обоих - местном и мировом - уровнях.

**Развитие инфраструктуры**

Как результат установленного в 2009 г. Китайского стимулирующего пакета в четыре триллиона юаней Китай добился массивного прогресса в развитии транспортной инфраструктуры. Сейчас дорожная сеть имеет более 75 000 км автострад, строятся новые аэропорты со средней скоростью один аэропорт каждые пять недель, развиваются и расширяются внутренние водные пути, не ослабевает и развитие инфраструктуры контейнерных терминалов, подтверждением чему является обслуживание в Шанхайском порту более 29 миллионов TEU в 2010 году. Более того, ожидается, что огромное развитие высокоскоростных пассажирских железных дорог освободит некоторые существующие железнодорожные инфраструктуры для конвертирования использования груза в будущем, включая контейнерные железнодорожные перевозки.

В Индии логистическая инфраструктура далеко не так развита, как в Китае. Они не представили должного уровня инвестирования и необходимой поддержки для поддержания современной логистики, оставляя ее с ограниченной дорожной инфраструктурой и перегруженными контейнерными портами, что приводит к длительным задержкам и неизбежной неэффективности, а это лишние время и деньги. Недавняя статья в Washington Post отмечает: «Если не будут предприняты срочные меры, то, по утверждению экспертов, стоимость потерь и задержек достигнет 45 миллиардов долларов



# Kinijos, Indijos ir Vietnamo rinkų plėtros logistika

США в год и 140 миллиардов к 2020 году». Кое-какие положительные меры Индия предприняла в 2007 году, разрешив частным компаниям действовать в системах государственных железных дорог. Один из главных игроков, Аршия, крупно инвестирует в сектор железнодорожной логистики в целях увеличения эффективности. Как сообщило недавно агентство Reuters, Аршия собирается инвестировать 1,5 миллиарда рупий, чтобы удвоить железнодорожную мощность.

Вьетнам, ощущив поддержку зарубежных инвесторов и осуществив несколько государственно-частных партнерских проектов, смог достичь прогресса в развитии инфраструктуры за последние несколько лет, особенно на юге страны. Один пример - порт Цай Мер, развитие большого, впечатляющего, современного контейнерного терминала к югу от Хо Ши Мин. Другими примерами являются огромные индустриальные зоны и логистические парки, построенные в провинции Бинь Дуонг. Однако требуется улучшить общее планирование и согласование проектов логистической инфраструктуры: несмотря на то, что контейнерный терминал порта Цай Мер открыт, шоссе из Хо Ши Мин в порт еще не закончено. Также необходимо развивать транспортные коридоры для автомобильного и железнодорожного транспорта, чтобы соединить новую индустриальную зону и логистический парк в провинции Бинь Дуонг с контейнерными терминалами и инфраструктурой порта Цай Мер.

## Нехватка талантов

Существует одна общая сложная проблема для Китая, Индии и Вьетнама, характерная для всех развивающихся рынков: это нехватка квалифицированных работников. Между тем, экономика развивается, логистическая деятельность расширяется, что в свою очередь стимулирует спрос на обученных, квалифицированных и опытных профессионалов.

Служащий Мировой ведущей цепочки поставок представил выводы своего отчета за 2011 год,

в которых говорится, что «приобретение талантов и развитие руководства» представляют важную и сложную задачу в управлении цепочкой поставок. 35% респондентов описали это как одну из своих наименее сложных задач, а более 56% согласились, что это является важной и сложной задачей.

В Китае трудность подбора квалифицированных специалистов усугубляется из-за своего масштаба, а также из-за ведущей роли Китая в мировой цепочке поставок. В то же время масштаб сектора придает ему более широкий круг опытных работников, нежели в других странах.

Ведущая роль Индии в мировой коммерции развилаась в таких сферах, как телекоммуникации и аутсорсинг бизнес-процессов. Результатом этого стал меньший круг опытных талантов для заполнения растущего спроса в логистическом секторе. Поскольку Индия планирует модернизировать многие секторы, в особенностях розничную торговлю, здесь ожидается дальнейший рост потребностей в опытных логистах.

Во Вьетнаме большинство населения составляют молодые, образованные, хорошо владеющие английским языком люди. Таким образом, имеется большой круг потенциальных работников для логистического сектора, однако во многих других странах не хватает молодых людей, выбирающих логистический сектор в качестве своей карьеры. Следовательно, во Вьетнаме мы также наблюдаем нехватку квалифицированных кадров в логистическом секторе.

## Выходы

Логистические секторы в Китае, Индии и Вьетнаме значительно улучшились за последние пять лет, и так как они продолжают развиваться, мы можем ожидать постепенного снижения затрат на логистику в процентах от ВВП. В соответствии со зрееющими логистическими секторами мы также наблюдаем рост уровня аутсорсинга, что является хорошей новостью для поставщиков логистических услуг 3PL. ■



**Markas Millaras**

**Markas Millaras** yra vadovas ir partneris kompanijos „M Power Associates“, kuri teikia konsultavimo paslaugas tiekimo ir logistikos grandinės klausimais, įdarbinimo paslaugas. Turėdamas daugiau nei 25 metų pasaulinio verslo patirties, jis yra pripažintas pramonės idėjiniu lyderiu. Klientai jį labai vertina kaip įdomų pranešėją, konferencijų moderatorių ir įvairių verslo forumų vadovą. M. Millaras yra vadovavęs daugiau nei 200 tarptautinių renginių 17 pasaulio šalių.  
**Susiekti su juo galima elektroniniu paštu:** [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)

**B**esivystančiose rinkose logistikos veiklai būdingi sudėtingi uždaviniai ir galimybės. Jos pasireiškia tuo, kad besivystančios rinkos patiria spartą ekonomikos augimą, kurio išdavoje stiprią prekyba ir komercija, kurioms reikia vis tobulesnių logistikos paslaugų.

Sudėtingų uždaviniai yra daug, ir visi jie skirtiniai, o lyderių trejetą sudaro aprūpojimai infrastruktūros srityje, biurokratinės reguliavimo procedūros ir kvalifikotų kadru stygijus.

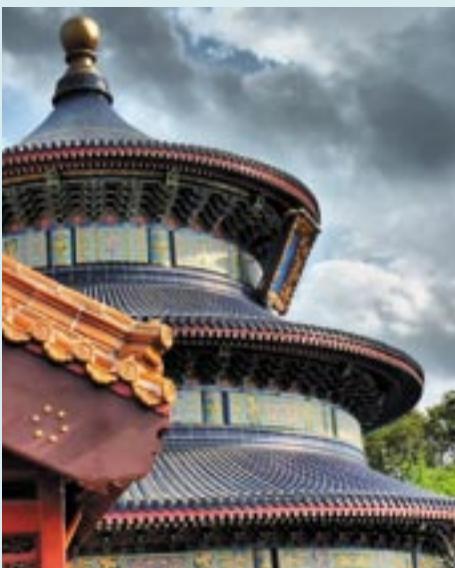
Iširkime tris specifines rinkas – Kinijos, Indijos ir Vietnamo.

Pagrindinis rinkos logistikos sektorius efektyvumo indikatorius – sąnaudos logistikai kaip procentas nuo BVP. Išsvyčiusiose rinkose jis dažniausiai yra mažesnis kaip 10 proc., tačiau besivystančiose rinkose procentas yra kur kas didesnis, jis atspindi sektorius neefektyvumą. Kaip matysime toliau, mūsų trijose besivystančiose rinkose Kinijos logistikos procentas yra 18, Indijos – 13, o Vietnamo – 25 proc. BVP. Kadangi tos rinkos pamažu gerina ir didina savo logistikos sektorius, pamatysime, kaip tie procentai laikui bėgant mažėja.

## Reguliuojanti aplinka

Kinijos, Indijos ir Vietnamo logistikos reguliuojanti aplinka, palyginti su išsvyčiusiomis rinkomis, yra šiek tiek ribota, bet pamažu gerėja. Kompanijos, kurios užsiima verslu tose ➤

|                          | <b>Kinija</b> | <b>Indija</b> | <b>Vietnamas</b> |
|--------------------------|---------------|---------------|------------------|
| Gyventojai (mln.)        | 1.339         | 1.210         | 89               |
| Žemė (1,000 km)          | 9.640         | 3.287         | 331              |
| BVP-kapitalas (JAV dol.) | 7.536         | 3.586         | 3.130            |



trijose besivystančiose rinkose, dažnai susiduria su vyriausybine biurokratija, varginančiomis rašinių procedūromis, muitinių stabdžiais, korupcija, taip pat didelais mokesčiais ir tarifais. Tie barjerai brangiai kainuoja verslininkams ir atima daug laiko.

Kinija. Vienas sudėtingiausių Kinijos uždavinijų yra sureguliuoti minto taisyklių traktavimo ir taikymo procedūras. Užsienio kompanijos dažnai galvoja, kad įvairiose vietose veikia skirtinges minto taisykles, tačiau taip nėra. Skirtinges vietose skirtingai traktojamos minto taisykles, ir tai daro pavieniai valdininkai. Visa tai nepalankiai veikia tarptautinės tiekimų grandinės logistikos sektorių.

Indija. Indijos kompanijos dažnai organizuoja sandėliavimo operacijas įvairiose valstybėse, kuriose jos gali plėtoti savo verslą. Tai susiję su tradiciniu mokesčiu sistema, kuri veikia valstybiu, o ne nacionaliniu lygiu – kiekviena valstybė turi savo mokesčių sistemą su skirtingu normine ir teisine baze. Taip atsiranda papildomų nereikalingų sunkumų tiekimų sistemoje, ir kol kompanijos gali taupyti per mokesčius, jos daugiau praranda per nesklandumus logistikoje. Po daugelį metų trukusiu debatų nacionalinė standartizuota mokesčių sistema turi būti realizuota per ateinančius vienerius ar dvejus metus.

Vietnamas. Vietnamo logistikos reguliuojant aplinka panaši į tą, kokia buvo Kinijoje prieš dešimtmetį. Kadangi Vietnamas nesenai prisijungė prie PPO, apribojimai užsienio organizacijoms bus laipsniškai mažinami. Šiuo metu logistikos kompanijų užsienio nuosavybė apribota iki 49 proc., bet iki 2014 metų užsienio kompanijoms bus leista turėti 100 proc. priklaušančio užsienio savininkams logistikos verslo. Vadinas, per artimiausius trejus metus šis santiykių iš esmės pasikeis.

## Infrastruktūros plėtra

Po 2009 metais Kinijoje nustatyto keturių trijų juanių skatinamojo paketo Kinija pasiekė didelę pažangą transporto infrastruktūros srityje. Dabar kelių tinklą sudaro per 75.000 km

autostradų, statomi nauji oro uostai, plėtojami ir tobulinami vidaus vandens kelialai, gerinama konteinerių uosto infrastruktūra. Antai Šanchajaus jūrų uostas 2010 metais pasiekė 29 milijonų TEU krovą. Be to, tikimasi, kad spartus greitųjų keleiviinių geležinkelijų plėtojimas atlaisvins kai kurias dabartines geležinkelio infrastruktūras, kurios ateityje bus naudojamos konteinerieriams gabenti.

Indijoje logistikos infrastruktūra anaiptol nėra taip išvystyta, kaip Kinijoje. Joje tebevyrauja ribota kelių infrastruktūra ir sausakimši konteinerių uostai, kuriuose neišvengiamos ilgalaikes prastovos, o tai kainuoja daug laiko ir pinigų. Nesenai paskelbtame laikraščio „Washington Post“ straipsnyje sakoma: „Jeigu nebus imtasi skubią priemonių, ekspertų nuomone, nuostoliai ir prastovos gali kainuoti 45 milijardus JAV dolerių per metus ir 140 milijardų JAV dolerių iki 2020 metų“. Teigiamų priemonių Indija ėmėsi 2007 metais, leisdama privačioms kompanijoms veikti valstybės geležinkeliose. Vienas rimčiausiai veikėjų - Aršija - daug investuoja į geležinkelijų logistikos sektorių. Nesenai „Reu-



ters“ pranešė, jog Aršija ketina investuoti 1,5 milijardo rupijų, kad būtų dvigubai padidintas geležinkelio efektyvumas.

Vietnamas, padedamas užsienio investuotojų ir pasinaudodamas keliais valstybiniais partnerystės projektais, sugebėjo per pastaruosius kelerius metus pasiekti nemažą pažangą infrastruktūros plėtojimo srityje, ypač Pietų Vietnamo. Vienas pavyzdys – Caimero uostas. Tai didelis, išpudingas ir modernus konteinerių terminalas į pietus nuo Hošimino. Be to, Binduongo provincijoje pradėjo veikti didžiulės industrinės zonas ir logistikos parkai. Tačiau yra galimybės pagerinti bendrą planavimą ir suderinti logistikos infrastruktūros projektus. Nepaisant to, kad Caimero uosto konteinerių terminalas jau veikia, plentas iš Hošimino į uostą dar nebaigtas tiesi. Taip pat būtina nutiesti automobilių ir geležinkelio transporto koridorius, kurie su jungtų naują industrinę zoną ir logistikos parką

Binduongo provincijoje su konteinerių uostais, Caimero miesto ir terminalu patogumais.

## Talentų stygius

Bendra Kinijos, Indijos ir Vietnamo problema, beje, kaip ir visose besivystančiose rinkose, – kvalifikotų darbuotojų stygius. Stiprėjanti ekonomika, gerėjanti logistikos veikla reikalauja išsilavinusių, kvalifikotų ir patyrusių profesionalų.

Vienos pirmaujančių pasaulyje tiekimų grandinės tarnautojas pateikė savo 2011 metų ataskaitos išvadas, kur sakoma, kad „talentų išigijimas ir vadovavimo tobulinimas“ tiekimų grandinės valdymui yra svarbiausi momentai. 35 proc. respondentų apraše tai kaip svarbiausią uždavinį, o daugiau kaip 56 proc. sutiko, kad tai yra svarbus ir sudėtingas uždavinys.

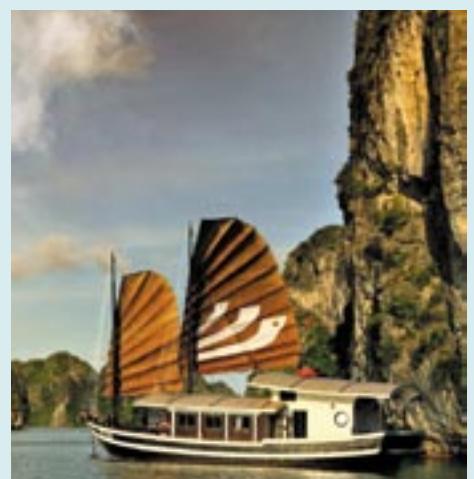
Kinijoje aukštos kvalifikacijos specialistų atranką komplikuoja šalies mastai, taip pat Kinijos pirmaujantis vaidmuo pasaulio tiekimų grandinėje. Tačiau sektorius mastai suteikia jai didesnę negu kitose šalyse galimybę išsigyti patyrusių darbuotojų.

Pasaulio komercijoje Indijos pirmaujantis vaidmuo pasireiškė tokiose sférose, kaip telekomunikacija ir verslo procesų autsorsingas. Todėl logistikos sektoriuje sumažėjo patyrusių specialistų. Kadangi Indija planuoja modernizuoti daugelį sektorių, ypač mažmeninę prekybą, kurioje tikimasi spartaus augimo, padidės patyrusių logistų poreikis.

Vietname dauguma gyventojų yra jauni, išsilavinę ir gerai anglų kalbą išvaldė žmonės. Todėl čia yra daug potencialų darbuotojų logistikos sektoriui, tačiau daugelyje kitų šalių logistikos sektoriui trūksta jaunų žmonių, taip pat ir Vietnamo.

## Įsvada

Kinijos, Indijos ir Vietnamo logistikos sektoriai per pastaruosius penkerius metus gerokai sustiprėjo, todėl galime tikėtis logistikos sėnaujančio sumažėjimo procentais nuo BVP. Kartu su tobulėjančiais logistikos sektoriais pastebimas kylantis autsorsingo lygis, o tai jau gera naujieną logistikos paslaugų tiekėjams.





# Европейский бизнес идет в Казахстан с инновациями

**«Теплая связь» – так свою**  
**статью назвала казахстанская газета**  
**«Новый вестник», представляя инициативу литовско-казахстанской компании**  
**«TL Nika Group», уже второе десятилетие работающей на рынке Казахстана.**



В конце прошлого года, пригласив на презентацию «Зеленые инновации 2011», которая состоялась в Караганде, транспортно-логистическая компания «TL Nika Group» представила совершенно новый для казахстанского рынка, технологически передовой, энергосберегающий и экологически чистый, не имеющий аналогов в Казахстане, дружественный природе продукт – изготовленные в Польше отопительные котлы, позволяющие внести значительный вклад в сокращение выбросов CO<sub>2</sub> во время их использования.

Учредитель компании «TL Nika Group» Витаутас Варасимавичюс, представляя продукцию, заострил внимание на том, какое будущее мы оставим своим детям.

«Промышленность у нас развита, всего, кажется, достигли и все делаем во благо детей. Посыпаем их учиться в Англию и другие страны, где они зачастую и остаются. Почему это происходит, почему мы не приводим в порядок место, где живем, не стараемся, чтобы здесь было хорошо, чисто и приятно жить и чтобы наши дети оставались при нас?», - задал риторический вопрос Витаутас Варасимавичюс, откры-

вая мероприятие. На него пришли Чрезвычайный и Полномочный посол Литовской Республики в Казахстане Рокас Бернотас, аким города Сарань Виктор Иванов, Почетный консул Литвы в Казахстане, председатель литовской общины «Литуаника», член Ассамблеи народа Казахстана, член Всемирной общины литовцев Виталиюс Тварионас, заведующая секретариатом Ассамблеи народа Казахстана Карагандинской области Мария Алеева и другие официальные лица.

Руководители компании Витаутас Варасимавичюс и Станислава Варасимавичене зеленые инновации изучают давно и знают о них не понаслышке. В своем доме они сами используют такие котлы и на личном опыте могут подтвердить, как удобно, эффективно, экономично и экологично ими пользоваться. С. Варасимавичене говорит, что их примеру в Литве последовали друзья и знакомые, которые тоже довольны своим решением.

В Литве уже более десяти лет максимально используются энергосберегающие технологии: энергия ветра, солнца и др. За годы внедрение инноваций уровень использования возобновляемых ис-

точников энергии в стране достиг почти 20%.

Компания «TL Nika Group» подарила два котла и заменила все отопительное оборудование детскому саду в городе Сарань Карагандинской области. Этот город уже три года принимает участие в программе ЮНИСЕФ «Город, дружественный ребенку».

«Мы готовы поддерживать дружественные страны, способствующие экономическому развитию Казахстана», - сказала заведующая секретариатом Ассамблеи народа Казахстана Карагандинской области Мария Алеева.

Компания «TL Nika Group», год назад открывшая в Караганде и в Кустане свои представительства, планирует и в будущем активно участвовать в социальных программах и в других акциях Казахстана.

«Никакой бизнес не может стать успешным без заботы о человеке. Желая развивать свой бизнес в Казахстане, мы должны заботиться о благосостоянии этой страны, о комфорте и будущем ее людей», - утверждает Витаутас Варасимавичюс, владелец компании «TL Nika Group». ■



# Europos verslas ateina į Kazachstaną su inovacijomis

**Nuoširdus ryšys** – taip savo straipsnių pavadino Kazachstano laikraštis „Novyj vestnik”, pristatydamas Lietuvos ir Kazachstano kompanijos „TL Nika Group”, jau antrajį dešimtmetį veikiančios Kazachstano rinkoje, iniciatyvą.

Praėjusių metų pabaigoje, pakvieti i „Žaliųjų inovacijų 2011“ priestatymą Karagandoje, transporto logistikos kompanija „TL Nika Group“ pristatė visiškai naują Kazachstano rinkai, technologiskai pažangų, energiją taupantį ir ekologiškai švarų, draugišką gamtai produkta – Lenkijoje pagamintus šildymo katilus, kuriuos naudojant gerokai sumažinami CO<sub>2</sub> išmetimai.

Kompanijos „TL Nika Group“ steigėjas Vytautas Varasimavičius, pradėdamas rengini, atkreipė dėmesį į tai, kokią ateitį mes paliksime savo vaikams. „Mūsų pramonė išvystyta, regis, viską pasiekėme ir viską darome vaikų labui. Siunčiame juos mokyti į Angliją ir kitas šalis, kur jie dažnai ir pasiliauka. Kodėl mes taip elgiamės, o savo gyvenamosios vietas nevalome, nesistengiame, kad ir čia būtų gera, švaru ir malonu gyventi, kad vaikai liktų su mumis?“, – kalbėjo Vytautas Varasimavičius, atidarydamas renginį, kuriame dalyvavo Lietuvos Respublikos ypatingasis ir įgaliotasis ambasadourius Kazachstane Rokas Bernotas, Saranės miesto akimas (meras) Viktoras Ivanovas, Lietuvos garbės konsulas Kazachstane, lietuvių bendrijos „Lituanica“ pirmyninkas, Kazachstano Liaudies asamblėjos narys, Pasaulio lietuvių bendruomenės narys Vitalijus Tvarionas, Karagandos srities Kazachstano Liaudies asamblėjos sekretoriato vedėja Marija Alejeva ir kiti oficialūs asmenys.

Kompanijos vadovai Vytautas Varasimavičius ir Stanislava Varasimavičienė seniai tyrinėja žaliąsias inovacijas ir žino apie jas ne iš nuogirdų. Savo namuose jie patys naudoja tokią pat įrangą ir iš savo patirties galipatvirtinti, kokia ji patogi, efektyvi,



taupi ir ekologiška. S.Varasimavičienė sako, kad jų pavyzdžiu Lietuvoje pasekė daugelis draugų ir pažystamų, kurie irgi džiaugiasi savo sprendimu.

Lietuvoje jau dešimt metų maksimaliai naudojamos energiją taupančios technologijos: vėjo, saulės ir kitokia energija. Atsinaujinančių energijos šaltinių naudojimo lygis šalyje siekia maždaug 20 procentų.

Kompanija „TL Nika Group“ Karagandos srityje esančiam Saranės miesto vaikų darželiui padovanovo du katilus ir pakeitė visą šildymo įrangą. Šis miestas jau trejus metus dalyvauja UNISEF programoje „Vaikui draugiškas miestas“. „Mes pasirengė remti

draugiškas šalis, padedančias stiprinti Kazachstano ekonomiką“, – sakė Karagandos srities Kazachstano Liaudies asamblėjos sekretoriato vedėja Marija Alejeva.

Kompanija „TL Nika Group“, prieš metus atidariusi Karagandoje ir Kustanajuje savo naujas atstovybes, planuoja ir ateityje aktyviai dalyvauti Kazachstano socialinėse programose ir kitose akcijose.

„Joks verslas nebus sėkmingas, jeigu nesirūpinsime žmonėmis. Norėdami plėtoti savo verslą Kazachstane, turime rūpintis tos šalies, jos žmonių gerove ir ateitim“, – teigia kompanijos „TL Nika Group“ savininkas Vytautas Varasimavičius. ■

# InterPORT

МЕЖДУНАРОДНАЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ВЫСТАВКА

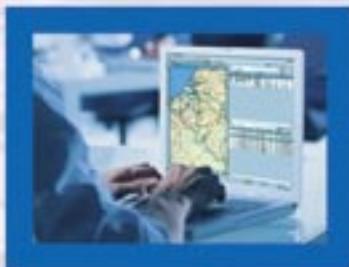
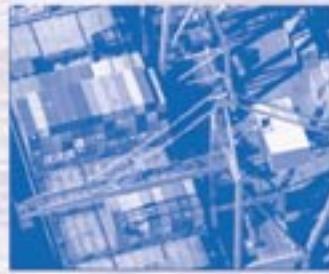


СТРОИТЕЛЬСТВО и  
ЭКСПЛУАТАЦИЯ



7→9 ноября  
2012

МОСКВА  
ЦВК  
«Экспоцентр»



## РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

### СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНФРАСТРУКТУРА

- ➔ Морские и речные порты:  
проектирование, строительство, ремонт,  
реконструкция и обустройство
- ➔ Гидро сооружения
- ➔ Машины и оборудование, технологии  
и материалы для строительства, ремонта  
и реконструкции гидро сооружений
- ➔ Береговая инфраструктура морских и  
речных паромных комплексов
- ➔ Портовый сервис: снабжение и ремонт,  
сюрвейеры, бункеровщики, стивидоры,  
портовые агенты

### ЛОГИСТИКА

- ➔ Транспортная логистика
- ➔ Транспортно-экспедиторские услуги
- ➔ Интермодальные и мультимодальные  
перевозки
- ➔ Управление цепями поставок
- ➔ Технологии и оборудование для  
транспортировки, хранения и обработки грузов
- ➔ Системы безопасности транспортировки  
и хранения грузов

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ СОСТОИТСЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

➔ [www.restec.ru/interport](http://www.restec.ru/interport)

**РЕСТЕК®**  
выставочное объединение

Тел: (812) 320-80-94,  
E-mail: [port@restec.ru](mailto:port@restec.ru)



# Учеба и работа в Ванкувере – это здорово!

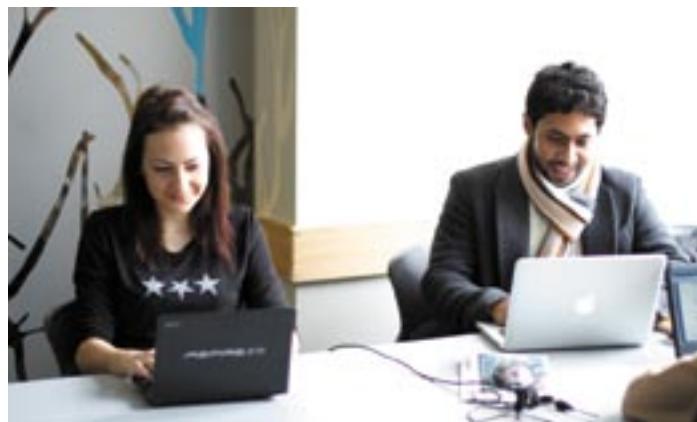
**Е**щё будучи школьницей, я разделяла мечту большинства моих одноклассников посмотреть мир. Всегда любила путешествовать, и меня привлекали культуры других народов. Поэтому закончила на Украине университет по специальности «Страноведение и международные отношения». Студенткой посетила Европу, а также получила замечательный опыт работы в Майами, США, по J1 визе. У меня было страстное желание учиться за рубежом, поэтому еще на 5 курсе вуза решила поступить на учебу в Ванкувер, Канада. Несмотря на большое расстояние и на то, что Канада для меня совсем новое место, эта идея меня очень увлекла.

**Алина Недбайло**

Хочу поделиться опытом перезда в Ванкувер и моей учебы в Canadian College of English Language (CCEL). Я выбрала курс бизнеса и английского языка (Business English Work and Study), который позволил мне значительно улучшить знание английского и получить возможность его применения в работе.

Учебный процесс в колледже был весьма необычным. Можно было выбрать как традиционные занятия, так и интернет-классы (он-лайн SMRT), где все обучение велось с помощью компьютеров в классе с преподавателем. Поэтому наравне с интенсивным изучением языка мы существенно повысили навыки работы на компьютере, заодно получая последние новости из интернета.

Получив официальное разрешение на работу, я решила попробовать и была приятно удивлена, когда устроилась работать в magazine-кафе «Starbuck's». Никогда не забуду свой первый день - было столько эмоций! Не имея опыта, начала работать барменом. Здесь большую роль сыграл позитивный настрой. Сказать честно, была доля романтики в том, что твои посетители, моло-



дые люди, не говорят на твоем родном языке.

Жизнь в Ванкувере прекрасна! Город живет очень активно - многочисленные фестивали, парады

чуть ли не каждый день сменяют другую друга. Природа Ванкувера вдохновляет на спортивное времяпрепровождение. Я живу в 50 метрах от самого большого парка в мире Stanley Park, где в свободное время с удовольствием за-



нимаюсь бегом. Зимой катаемся на лыжах и сноубордах, иногда выбираемся на горы Бистлер (где проходили Олимпийские игры 2010). Лето можно проводить на берегу океана или выезжать на остров Ванкувер покататься на серфинге. Ночная жизнь города тоже впечатляет: иногда по выходным выбираемся с друзьями в ночные клубы. Ванкувер, как мне показалось, очень студенческий, молодежный город.

Я искренне полюбила Ванкувер, учебу в колледже и планирую остаться здесь подольше. Благодаря работе в «Starbuck's» и учебе мой английский постоянно совершенствовался. Скоро у меня начинается двухлетняя дипломная программа. Имея работу, я могу себе это позволить, полностью себя обеспечивая, а это очень важно.

Я все еще нахожусь в Ванкувере, и если кому-то интересно узнать больше об этом замечательном городе и студенческой жизни, пишите мне на мою электронную почту: [alina.nedbailo@canada-english.com](mailto:alina.nedbailo@canada-english.com). Можете также посмотреть мои видеоотзывы, а также отзывы других студентов на [www.canada-english.com](http://www.canada-english.com).

Ванкувер - это замечательное место! Рекомендую приехать сюда и убедиться в этом.



# Mokslas ir darbas Vankuveryje – tai jėga!

**D**ar būdama moksleivė, kaip ir daugelis mano bendraklasių, svajojau pamatyti pasaulį. Visuomet mėgau keliauti, ir mane labai traukė pažinti kitų šalių kultūrą. Todėl savo gimtojoje Ukrainoje universitete baigiau šalių tyrinėjimo ir tarptautinių santykių studijas. Būdama studentė, aplankiau Europą, taip pat igijau nuostabios studentiško darbo patirties Majamyje (JAV). Aistringai troškau mokytis užsienyje, todėl būdama penktame kurse nuspindžiau išvažiuoti studijuoti į Vankuverį Kanadoje. Nepaisant didelio atstumo ir to, kad Kanada man buvo visiškai nepažistama, nauja vieta, ši idėja mane labai vilijo.

**Alina Nedbailo**

Noriu pasidalinti savo persikėlimo į Vankuverį ir mokymosi „Canadian College of English Language“ (CCEL) patirtimi. Aš pasirinkau verslo ir anglų kalbos studijas, kuriuos leido man smarkiai pagerinti anglų kalbos žinias ir suteikė galimybę pritaikyti jas praktikoje.

Mokymo procesas koledže neįprastas. Galima pasirinkti tradicinių mokymasi arba interneto klases (SMRT), kur visas mokymas klasėje su deštytoju vyksta kompiuteriais. Todėl lygiagrečiai su anglų kalbos mokymusi mes labai pagerinome ir darbo su kompiuteriu įgūdžius, susipažiname su naujomis kompiuterinėmis, internetinėmis technologijomis.

Koledže aš gavau oficialų darbo leidimą, todėl nusprendžiau pabandyti įsidarbinti. Maloniai nustebau gavusi darbą „Starbuck's“ parduotuvėje-kavinėje. Nepamiršiu savo pirmosios darbo dienos – buvo tiek emocijų! Neturėdama jokios patir-



ties, pradėjau dirbti barmene. Man labai padėjo gera aplinka ir teigiamas nusiteikimas. Buvo įdomu, romantika ir naudinga, kad klientai nekalba tavo gimtaja kalba.

Gyvenimas Vankuverje – nuostabus! Mieste verda aktyvus gyvenimas. Vos ne kasdien vyksta daugybė festivalių ir paradų. Vankuverio gamta įkvepia sportuoti. Aš gyvenu už 50 metrų nuo didžiausio pasaulyje Stanley parko, kuriame su didžiausiu malonumu laisvalaikiu bėgioju. Žiemą čuožinėjame slidėmis ir snieglenčiems, kartais keliamės į Vistlerio kalnus,

kur 2010 metais vyko Olimpinės žaidynės. Vasarą puikia gamta galiama mėgautis vandenyno pakrantėje arba nuplaukti į Vankuverio salą ir pasidžiaugti vindserfingo teikiamais malonumais. Naktinis miesto gyvenimas taip pat žavus: kartais laisvalaikiu su draugais aplankome naktinius klubus. Vankuveris labai studentiškas, jaunatiškas miestas.

Aš nuoširdžiai pamilau Vankuverį, mokslą, koledžę ir ketinu pasilikti čia ilgesniams laikui. Mokslo ir darbo „Starbuck'ce“ dėka mano anglų kalbos žinios nuolat tobuleja. Netrukus man prasidės dvejus

metus truksianti diplomino darbo programa. Turėdama darbą ir galėdama save visiškai išlaikyti, aš galiu tai sau leisti, o tai yra labai svarbu.

Aš vis dar esu Vankuverje, ir jeigu kam nors įdomu daugiau sužinoti apie ši nuostabų miestą ir studentišką gyvenimą, rašykite man elektroniniu paštu [alina.nedbailo@canada-english.com](mailto:alina.nedbailo@canada-english.com). Taip pat galite pažiūrėti mano ir kitų studentų vaizdo atsiliepimus portale [www.canada-english.com](http://www.canada-english.com).

Vankuveris – tai nuostabi vieta. Rekomenduoju atvykti čia, patiemis pabandyti ir įsitikinti. ■

# ТРАНСРОССИЯ

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



TRANS  
RUSSIA

ПОЛУЧИТЕ  
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА  
[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)



24 - 27 АПРЕЛЯ 2012  
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Генеральный  
спонсор:

PLASKE  
ПЛАСКЕ  
Больше возможностей

Генеральный  
информационный  
партнер: РНД: партнер

Стратегический  
медиа-партнер:

5 лет  
TRANSPORT



ITE Moscow  
Тел: +7 (495) 935 7350  
Факс: +7 (495) 935 7351  
[transport@ite-expo.ru](mailto:transport@ite-expo.ru)

При поддержке:



## 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.