

## Dragon's breath

龙的  
气息

"Rail  
Baltica"  
– a future  
project

波罗的海铁  
路——  
一个未  
来的项  
目

Logistics  
Solutions

物流解决方案





Your Gateway  
to the Asian Market



# transport logistic China

including



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 89 949-11499 | Fax: +49 89 949-11499

## CONTENTS • 内容

### 2 Publisher's word

Dragon's breath

寄语

龙的气息



### 18 Railways

Rapid modernization of Lithuanian Railways

铁路

立陶宛铁路快速现代化



### 19 Logistics

The projects of Public Logistics Centres

物流

公共物流中心项目

### 23 Logistics

Selecting your Outsourced Logistics Provider

物流

选择您的外包物流提供商



### 28 International events

Turkmenistan-Europe: Prospects of Cooperation (Berlin, Germany)  
„TransRussia 2012“ (Moscow, Russia)

„Port financing and investment“ (Sopot, Poland)



国际活动

土库曼斯坦——欧洲：合作前景（柏林，德国）

“TransRussia 2012”（俄罗斯，莫斯科）

“港口融资和投资”（索波特，波兰）



### 12 Logistics

Intermodality – Priority No. 1 of Lithuanian Railways

后勤

多式联运——立陶宛铁路重点1号



### 15 Project's of European Union

Rail Baltica – a future project

欧盟项目

波罗的海铁路——一个未来的项目



# Dragon's breath

**I**n European mythology dragon is depicted as an angry fire breathing creature, sitting in a vicious castle on the sacks of gold and requiring victims – innocent virgins in order he were favourable to the local people.

In Asian culture dragon looks quite differently. There he is considered a symbol of power, unity and longevity, embodying the noble peculiarities of masculine nature: strength, courage, wisdom, generosity and highborn origin. It is a sign of the noble lord, the Emperor.

In Eastern astrology dragon is one of the most powerful and strongest as well as the most successful signs. He is – creative, initiative and favourable to new ideas.

So, this year is a year of a Dragon and according to the traditional Chinese calendar it is the year 4710, and for Chinese market as well as for the world that is interested in China this year should be especially successful.

One international company was asked if it was interested in China and the answer was lightning-fast: "who might not be?"

It is enough to take a look at the headlines in the publications.

Renault and Nissan in China. Seat will step into China market. Producers of champagne and cognac enter China market. Poland plans to increase export of pork to China. Nestle will try to conquer China market. Chrysler returns to China market. Jaguar Land Rover will conquer China market. China market: attractive for high-risk. Irish farmers are targeting to China market. Fiat Viaggio: Italians also desire Chinese market. Producers of private planes are looking into China market. Dartz with its latest masterpiece have targeted China market. Special version of Rolls Royce Phantom has been dedicated to China market. Electric automobile will be created for China market. Nokia Lumia telephones are in China market. Excellent perspectives are waiting for the businessmen in China. China may become the biggest EU trade market. Attractive investment opportunities open in China stock Exchange. In 15 years China may become the most attractive market for the attraction of capital.

This list can be extended on and on.

The great march to China market started perhaps in 2006, when the international corporation IBM moved the second big headquarter from New York to Xiangyin, the city not far from Hongkong. It was a memorable event in China business and market history. Later on a lot of companies one after another moved their business to China, as the "factory of the world" attracted by cheap labour force and other favourable possibilities.

But the situation is changing. When the competition inside the country became more active and there appeared more limitations, development of business in China for the foreign companies became more complicated. Some of them are balancing on "leaving strategy". During the last several years the situation of the local population in China changes as well. The middle class

became stronger and it is not going to remain as cheap labour force. There greatly increased the level of China's production itself. The companies of the country are becoming strong market participants able to compete with the goods of well-known brand. Let's speak about the potential of China aviation. It is likely that the companies supported by China Government will soon start competition with long-time reigning in the market companies Boeing and Airbus in producing the planes. More examples might be given too.

According to the prognosis of the experts during the coming 5-10 years the world will face the economic power of China and will have to reckon with it. To their mind, while the Western world puts in order its financial sectors muddled through the financial crisis, China will successfully take its position in foreign markets. China will simply buy a lot of foreign companies.

China's economic potential is hidden in the awareness that China is necessary for the world. The question, whether the world is necessary for China, may be answered only by the country itself.

As a famous politician and analyst of the USA G. Friedman states, we should not forget that China was not always involved in international trade. It periodically closed itself and avoided contacts with foreigners. One of the most evident symbols of the isolation of China from the surrounding world is the Great China Wall.

Europe, shaken by economic crisis, looks at China with hope, which, as the German daily Frankfurter Rundschau writes, possesses the reserve of 3.2 trillion US dollars and could really play an important role in rescuing euro-zone. But it is clear that China will not do it for free.

It was clearly shown during the visit of a German Chancellor Angela Merkel to China in the beginning of the year. Merkel tried to strengthen confidence in Europe, which is trying to overcome the debt crisis and asked Beijing for help, urging to invest more into the economics of Europe.

According to China daily People's Daily, Europe is important to China, but its strategic role is to be re-assessed. If Europe manages to get rid of its old political and economical complexes, it will have a huge potential to come into stable relationships with China. As the Daily states, German Chancellor Angela Merkel is the first representative of great political power, who visited China in a year of a Dragon, so it can be anticipated that her visit will not be useless.

China Daily reminds that other EU leaders when coming to China to agree on cooperation should take into consideration the needs of China as well.

Though Chinese dragon is not breathing fire and does not require innocent virgins, Europe should not forget that the dragon is sitting on a sack of gold and in order to pursue some favour from him certain victims are inevitable.

*Sincerely yours,  
Zita Tallat-Kelpsaite  
Publisher of the magazine*



# 龙的气息

# 在

欧洲神话中，龙被描绘成一个愤怒的喷火生物，坐在邪恶城堡里一个金麻袋上，要求受害者的到来——那些无辜的处女，这样它就会庇护当地民众。

在亚洲文化中，龙看起来相当不同。在那里，它被认为是一种力量、团结和长寿的象征，体现阳刚性质的高贵特点：力量、勇气、智慧、宽容和高贵起源。这是一个高贵的主人，皇帝的迹象。

在东方占星术中龙是最有权势和最强大的象征，以及最成功的标志之一。它具有创造性、主动性，有利于新思路的诞生。

所以，今年是龙年，根据中国农历，今年是4710年，对于中国市场以及对中国感兴趣的海外市场来说，今年应该是成功的一年。

问一个国际公司，它是否对中国有兴趣，得到的答案是快如闪电的：“谁可能没有呢？”

这一点看看各种出版物的头条新闻就能明确。

雷诺和日产在中国寻求发展。座位将逐步进入中国市场。香槟酒和干邑的生产商进入中国市场。波兰计划向中国增加猪肉出口。雀巢公司试图征服中国市场。克莱斯勒返回中国市场。捷豹路虎将征服中国市场。中国市场：吸引高风险。爱尔兰农民瞄准中国市场。菲亚特Viaggio：意大利人也冀希望于中国市场。私人飞机制造商正在寻找机会进入中国市场。其最新力作Dartz已瞄准中国市场。斯莱斯幻影特别版一直致力于为中国市场效力。电动汽车将针对中国市场创造。诺基亚Lumia电话在中国市场。美好的未来正等待着中国商人。中国有可能成为欧盟最大的贸易市场。有吸引力的投资机会在中国证券交易所上市。15年来，中国有可能成为在吸引资本方面最有吸引力的市场。

这个名单可以继续延长

面对中国市场的伟大进军大约是在2006年开始，当国际公司IBM提出的第二大总部从纽约搬到离香港不远的城市湘阴。这在中国的业务和市场历史中是一个难忘的事件。后来很多公司纷纷转移他们的业务，中国的廉价劳动力和其他有利吸引条件使其作为“世界工厂”成为可能。

但情况正在发生变化。当在该国境内的竞争变得更加活跃，并出现更多的限制，外国公



司在中国的业务发展变得更加复杂。其中一些在指望着“离开战略”。在过去的几年里，当地居民的情况在中国也发生了变化。中产阶级变得更强，不会继续作为廉价劳动力。中国的生产水平本身大大提高。该国的公司正在成为强大市场参与者并能够与知名品牌的商品竞争。让我们谈谈中国航空的潜力。可能由中国政府支持的公司将很快生产飞机，开始与长时间控制市场的波音公司和空中客车竞争。更多例子可以证明这一点。

据专家预测在未来的5-10年中，世界将面临并将不得不正视中国的经济实力。在他们

的思想中，西方在世界金融危机中将整理秩序混乱的金融部门，中国将成功地利用其在国外市场上的地位。中国将很容易地收购很多外国公司。

将中国的经济潜力隐藏在世界对中国所必需的认识中。关于世界对中国是否是必要的这个问题，只能由该国本身来回答。

作为美国一位著名的政治家和分析师，G. Friedman指出我们不应该忘记，中国并不总是参与在国际贸易中。它定期封闭自己，并避免与外国人接触。中国与周围世界隔离的最明显的标志之一，是伟大的中国长城。

欧洲，被经济危机所动摇，德国日报法兰福评论报写道，看起来拥有3.2万亿美元的储备的中国能真正发挥重要作用，挽救欧元区。但很显然，中国不会免费做这件事情。

这一点在今年年初德国总理安格拉·默克尔对中国的访问中清楚地表明。默克尔试图加强在欧洲的信心，试图克服债务危机，在北京寻求帮助，呼吁要求让更多投资进入欧洲经济。

据中国日报和人民日报所述，欧洲对中国很重要，但其战略作用将进行重新评估。如果欧洲管理摆脱旧的政治和经济的复合物，将有巨大的潜力来与中国稳定合作关系。日报指出，德国总理安格拉·默克尔有巨大的政治权力，她在龙年作为第一位代表访问了中国，因此可以预见，她的访问将不会无用。

“中国日报”提醒，其他欧盟领导人来中国时如想同意合作，也要应考虑到中国的需求。

虽然中国龙不喷火，不需要无辜的处女，但欧洲不应该忘记，龙正坐在一袋黄金上，为了寻求它的一些利益，某些牺牲还是不可避免的。

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



# Honourable award of Azerbaijan – to the Ambassador of Lithuania

**O**n the 10th of May in Baku, the capital of Azerbaijan there was opened the spectacular complex and cultural centre named after the national leader of Azerbaijan Heydar Aliyev.



The President of Heydar Aliyev fund Mehrribah Aliyeva handed the award to Kestutis Kudzmanas.

Opening a unique masterpiece of architecture, which was constructed according to the project-design of a famous architect of Iraqi-British origin Zaha Hadid, the President of Azerbaijan Ilham Aliyev stressed, that this centre would serve for the people of Azerbaijan in the same way as a long-time head of Azerbaijan Heydar Aliyev who managed to lead the country from crisis and lagging behind to the ranks of the leading states.

During the grand ceremony, especially important international awards of „Golden platan“ were handed.

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of

Lithuania Kestutis Kudzmanas was honoured with this award for his merits in developing cultural relations and input into education and science of Azerbaijan.

The President of Heydar Aliyev fund, the first lady of the country Mehriban Aliyeva handed this honourable award.

UNESCO Secretary General Koichiro Matsuura, ISESCO Secretary General Abdula Aziz Othman Al-Tuwajiris and famous social and cultural figures of Azerbaijan and other countries have been awarded with this prize.

Expressing his gratitude for this high award the Ambassador stressed

that the attention to the young generation and investments into education were one of the long-term factors that guarantee rapid modernization of the country. The background for the cooperation of the embassy of the Republic of Lithuania and Heydar Aliyev fund was put in July 2010 when the President of the Fund, Good-will Ambassador to UNESCO and ISESCO, Mehriban Aliyeva and the Ambassador of the Republic of Lithuania signed a Memorandum concerning humanitarian cooperation. During the last years the activities of the embassy and the fund have already given appreciable results. ■



# 阿塞拜疆荣誉奖— —致立陶宛大使

**5**月10日，以阿塞拜疆国家领导人Heydar Aliyev名字命名的壮观复杂的文化中心在阿塞拜疆首都巴库开幕。

这副独特的建筑架构的开启，是在一名伊拉克-英国籍的著名项目设计建筑师Zaha Hadid的指导下完成的，阿塞拜疆总统Ilham Aliyev强调，此中心将会为人民服务，正如长期以来阿塞拜疆的首领Heydar Aliyev服务阿塞拜疆的方式一样，他管理并带领国家摆脱危机，摆脱贫长时间落后于领先国家行列的局面。

在隆重的仪式中，颁发了特别重要的国际“金相”奖项。

奖项被授予立陶宛共和国驻阿塞拜疆全权代表大使Kestutis Kudzmanas，以奖励他在发展文化关系，并投入到教育和科学中所取得的功绩。

Heydar Aliyev基金主席，国家第一夫人Mehriban Aliyeva颁发了这个荣誉奖。

教科文组织秘书长Koichiro Matsuura，伊斯兰教科文组织秘书长Abdula Aziz Othman Al-Tuwairjis以及阿塞拜疆和其他国家的社会和文化名人已荣获此奖。

大使表达他对这个高端奖项的感激之情，强调了对年轻的一代的重视以及对教育方面的投资，是从长远角度保证该国长期快速实现现代化建设的因素之一。立陶宛共和国大使馆和Heydar Aliyev基金合作的背景，是2010年7月该基金的主席Mehriban Aliyeva和立陶



宛共和国大使，签署了教科文组织和伊斯兰教科文组织，关于人道主义合作备忘录。在过去几年里使馆和基金的活动，已经获得可观的结果。 ■



# Diplomatic achievements of Lithuania in Azerbaijan – value added of EU regional policy

**Lithuanian Business Confederation, representing more than 1500 companies of the country and 19 business associations, honoured the most prominent representatives of business by handing to them awards.**

**Long-time president of Lithuanian Industrialists Confederation, President of AB "Achema group", a signatory of the Independence Act of Lithuania Bronislovas Lubys after death was rewarded with „Partnership Leader“ symbol for long-time partnership and cooperation by assembling business organizations and inducing their coordinated activities, representation of business interests and creation of favourable conditions for the development of business, maintenance of permanent dialogue between business and authorities.**

**The Ambassador of the Republic of Lithuania in Azerbaijan and Turkmenistan Kestutis Kudzmanas was awarded with the title of „Business Ambassador“ for the merits in the development of business of the country.**

**The guest of this publication is – Kestutis KUDZMANAS.**

**- Mr. Kudzmanas, Lithuanian Business Confederation, having awarded you with „Business Ambassador“, stressed your qualified activities in creating business relationships among Lithuania, Azerbaijan and Turkmenistan and your personal input in fostering them.**

**Business representatives from Azerbaijan and Turkmenistan have highly assessed from different rostra the atmosphere of relationships that you created.**

**How would you evaluate the development of relationships and business situation of those countries today?**

- After opening of the embassy of Lithuania in Baku in 2007 there surged Lithuanian businessmen. The visits of the Presidents of Lithuania, Prime Ministers, ministers, delegations of different levels of business and bilateral business

forums helped a lot to the expansion of Lithuanian business into the Caspian market as there was created favourable legal environment, more than a dozen inter-governmental and inter-state agreements were signed. Effectively there is working Lithuanian-Azerbaijan intergovernmental commission for economic cooperation. There is no secret that in CIS environment administrative levers were of great influence. Therefore, the state of official inter-state relationships was of direct influence on the success of business.

The success of business in one or other country depends on a lot of factors. In this case the totality of these factors in Azerbaijan was favourable for Lithuanian business. The experience of Lithuanian business was accumulated during the last 20 years, and the flexibility and universality of our business-

men, highest quality of proposed products – were the decisive factors allowing Lithuanian companies to successfully compete with supply from other EU countries in the Caucasus and Caspian country markets. Not only the goods but also the services from Lithuania reach this region, more and more often Lithuanian specialists are invited to work in Azerbaijan and foreign companies working in this region.

The offered goods and services are often similar in terms of quality and price, therefore when choosing the good or service the image of the state is decisive in those countries. That is why one of the most important priorities of our embassy – is the formation of positive image of Lithuania. In the long-time perspective it creates strong positive effect. The embassy is permanently organizing the concerts of Lithuanian performers, reportages about Lithuania on Azerbaijan TV channels, prepares internet websites, and uses other media means. I am happy that the image of Lithuania in Azerbaijan, Caspian and Caucasus region ranks rather high.

Due to the specific conditions of the country, the salaries of the heads of companies are far ahead the average salary of EU heads of companies. The fact that oil and gas export is the main engine running the country's economy determines not only high level of salaries but also high prices inside the country.

I should say that during the last 5 years between Lithuania and Azerbaijan there developed the relationships in the fields of politics, culture, education and business, science and technologies at an equal pace.

**- What are the interests of Lithuania in those countries and what did you manage to do representing them during your cadence?**

- The interests of Lithuania in the Caucasus and Caspian region are being synchronized with EU interests. Lithuania was one of the initiators of EU common energy policy.

Namely Lithuania was the first to raise the idea of Eastern partnership and supported GUAM format. (Informal economic association which consists of Georgia, Ukraine, Azerbaijan, Moldova. Ed.remark).

All this is the spike of EU policy in this region now. And the fact, that Lithuania won several EU Eastern partnership „Twin program“ projects dedicated to Azerbaijan shows, that Lithuania is expected there. By the way, two-year duration both EU „Twin program“ projects executed by Lithuania were acknowledged by EU as a „success story“ of „Twin programs“.

I believe that in the nearest future we shall win two more projects. Diplomatic achievements of Lithuania in Azerbaijan are value added of EU regional policy. Brussels considers Lithuania as an expert and leader not only in Azerbaijan but also in the Caucasus and Caspian region.

Lithuania is not yet importing either oil or gas from Azerbaijan, but Azerbaijan as one of alternative stable hydrocarbon suppliers to EU markets, makes a positive effect in forming Lithuanian energy independence. Common EU energy market might be compared to communicative vessels, when oil or gas is poured to one of the vessels there decreases the common energy deficit. In the perspective the lack of hydrocarbon in EU markets will be felt clearer and the role of Azerbaijan as a state, exporting energy resources will grow. As it was suc-

ceeded to persuade Turkmenistan to supply gas to EU markets via Azerbaijan, the role of this region would become especially important to EU economy. EU sees Azerbaijan as a main negotiation partner in forming „TransCaspian“energy corridor.

The other important field is transport. The fact, that the legendary Silk Road, which passed via Turkmenistan, Azerbaijan and Turkey, is known to us since the school years. Presently the Silk Road is reviving in a new and modern form. The countries of the Silk Road are unit- ➤





President of Azerbaijan H.E. Ilham Aliyev and ambassador Kestutis Kudzmanas in the stand of Lithuania during Azerbaijan International Tourism Fair AITF-2012.

ed by intergovernmental commission TRACECA, which makes great efforts to form favourable tariffs and border-crossing system along Silk Road. In this context TRACECA is especially interested in the experience of our projects of „Viking“ and „Saule“. TRACECA considers „Viking“ as a model project in forming the strategy of TRACECA. One of our goals should be to connect TRACECA with „Viking“, in order to load Lithuanian railways, road carriers and Klaipeda port.

TRACECA has got serious perspectives to grow. Only in the eastern China by 2020 it is planned export to the West of more than 500 billion US dollars. Part of this flow from TRACECA corridor can and must be taken by „Viking“ and „Saule“.

We may be glad that Lithuanian business has not concentrated in oil and gas economic sectors but found other niches for the successful development in the region. During three-four years after the opening of the embassy in Azerbaijan the

export of Lithuania has increased by 8 times. And good background for further growth of export is already formed.

**-What does Lithuania interest those countries by?**

- The Caucasus and Caspian region countries, first of all, are interested in Lithuanian experience, our achievements and the knowledge in strengthening of Lithuanian statehood, the knowledge acquired when joining EU, WTO, and other international organizations. Our knowledge in strengthening market economics, attraction of modern technologies, modernizing education system and training specialists is rather great, as well as our achievements in conquering new markets and creating modern products. In a lot of Azerbaijan companies and institutions we can meet experts and specialists from Lithuania. Potential investors from Azerbaijan looking for attractive projects are regularly visiting Lithuania. The business interests circle is rather wide. Not long ago

there came several delegations from Azerbaijan to Lithuania and they were interested in the experience in founding of Free Economic Zones. Azerbaijan people are also interested in modern technologies for the processing of agricultural products.

Lately, there drastically increased the number of Azerbaijan students in Lithuanian higher schools. Azerbaijan is planning to include some Lithuanian universities into Azerbaijan Oil fund program according to which each year they send from the country 1000 students to the world best universities using the state-owned funds.

**- Azerbaijan and Turkmenistan – the states with huge oil and gas resources – declare the ‚open-door‘ policy and cooperation with Europe. What cooperation perspectives do you see?**

- Azerbaijan is really wishing to connect with EU by energy and economic links. Via those links it is intended to create the guarantees of security and stability in the region.

Azerbaijan has invited the biggest Western companies to oil and gas sector. There are successfully working such companies as BP, CHEVRON, STATOIL, and TOTAL. It allowed Azerbaijan to form alternative hydrocarbon supply routes. „Century contract“ – is a new oil pipeline Baku-Tbilisi- Jaican and gas pipeline Baku- Erzurum allowed Azerbaijan to essentially change the energy policy of the whole Caucasus. Almost all Azerbaijan oil and gas are now supplied to the West bypassing Russian pipelines. Mean-

while Turkmenistan, possessing the world fourth gas resources and declaring ‚open-door‘ policy, is not in a hurry to let Western companies in. There master China, Malaysian and Russian companies. Nevertheless it is joyful that Turkmenistan is more openly considering the opportunities of supplying gas via the Caspian Sea to Azerbaijan and further on by Azerbaijan pipelines to EU markets.

**- Thank you for the answers. ■**

# TRANSCASPIAN

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



13-15 JUNE 2012  
BAKU, AZERBAIJAN

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

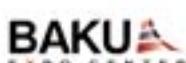


#### Organisers



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

#### Venue



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



# 立陶宛在阿塞拜疆取得的外交成就——欧盟区域政策增值

## 立

**陶宛商业联合会，代表着国家1500多家公司和19个商业协会，为业务最突出的代表颁发荣誉奖项。**

**立陶宛长期总统实业家联合会，AB“ACHEMA集团”总裁，立陶宛独立法签署人Bronislovas Lubys被授予“领导伙伴关系”奖，以表彰其进行的长期合作伙伴关系、合作装配业务的组织和引导他们协调活动，代表其商业利益，创造有利条件，促进企业发展，维护企业和主管部门之间的永久对话。**

**在阿塞拜疆和土库曼斯坦的立陶宛共和国大使Kestutis Kudzmanas被授予“商业大使”称号，以表彰其为该国业务发展做出的贡献。**

**本期对话嘉宾是——**

**Kestutis KUDZMANAS。**

- Kudzmanas先生，立陶宛商业联合会授予您“商业大使”的殊荣，以强调您在立陶宛、阿塞拜疆和土库曼斯坦促进他们之间建立业务关系，融入您高质量的活动。

面对您创造的业务氛围，来自阿塞拜疆和土库曼斯坦的业务代表有不同高度的评价。你将如何评价这些国家的关系和今天业务情况的发展？

- 立陶宛大使馆于2007年在巴库开放后，立陶宛商人激增。访问的立陶宛总统、总理、部长、代表团具有不同的业务水平，双边商业论坛帮了不少忙，为立陶宛业务扩展到里海市场创造了有利的法律环境，十多份政府间和国家间的协议签署。没有什么秘密，行政杠杆在独联体环境影响很大。因此，国家间关系的正式状态，对企业成功有直接影响。

企业在一个或其他国家的成功取决于很多因素。在这种情况下，在阿塞拜疆的这些因素全部是对立陶宛业务有利。

在过去的20年立陶宛积累了业务经验，我们商人的灵活性和普遍性，高质量的拟议产品——是让立陶宛公司成功地与在高加索和里海地区国家，以及欧盟其他国家产品进行竞争的决定性市场因素。不仅是商品，而且还有来自立陶宛的服务商也被邀请到本地区，立陶宛的专家越来越多，往往是在阿塞拜疆以及在该地区的外企公司工作。

这些国家所提供的产品和服务往往是在质量和价格方面相似，因此，选择的商品或服务的国家形象是决定性因素。这就是为什么我们的大使馆，最重要的优先事项之一是——树立立陶宛的正面形象。从长期的角度来看，这能产生强烈的正面效应。大使馆是立陶宛的展示窗口，长期举办演唱会，在阿塞拜疆电视台对立陶宛进行文学报告，准备了互联网网站，并使用其他媒体手段。我很高兴，立陶宛在阿塞拜疆、里海和高加索地区的形象排名相当高。

由于该国的具体情况，国家机关的工资是遥遥领先于欧盟公司首脑的平均工资。事实上，石油和天然气出口是该国经济的主要发动机，不仅决定高水平的薪金，还决定该国境内的高价格。

我应该说，在过去5年内，立陶宛和阿塞拜疆之间步伐一致，共同发展政治、文化、教育以及商业、科学和技术领域。

**- 立陶宛在这些国家的利益是什么？你怎样以你的方式进行管理？**

- 立陶宛在高加索和里海地区的利益正在与欧盟的利益同步。立陶宛是欧盟共同能源政策的发起者之一。立陶宛首次提出东欧伙伴关系的想法并支持GUAM（非正式经济协会，其中包括格鲁吉亚、乌克兰、阿塞拜疆和摩尔多瓦。备

注）模式。

这是欧盟政策在本地区的尖峰。而事实上，立陶宛多次荣获欧盟东部“双子计划”项目伙伴关系向阿塞拜疆显示出，立陶宛有此计划。顺便说一下，通过立陶宛执行的欧盟持续为期两年时间的“双子计划”项目，欧盟承认“双子计划”项目成功。

我相信，在不久的将来，我们将赢得更多的项目。立陶宛在阿塞拜疆的外交成就，是欧盟区域政策的附加值。布鲁塞尔认为，不仅在阿塞拜疆，而且在高加索和里海地区都有立陶宛的专家和领导。立陶宛尚未从阿塞拜疆进口任何石油或天然气，但阿塞拜疆作为替代欧盟市场的稳定的油气供应商之一，在立陶宛形成了能源独立的积极效果。欧盟共同能源市场可能会像交际的船只，进口石油或天然气是降低能源赤字的船只之一。在透视图上现实欧盟市场上缺乏油气，阿塞拜疆的作用清晰呈现，作为一个国家出口能源的资源在增长。本地区的作用，因为它是成功说服土库曼斯坦通过阿塞拜疆的天然气供应欧盟市场，这个地区的经济对欧盟来讲变得尤为重要。欧盟认为阿塞拜疆是主要谈判伙伴，以形成“穿越里海”能源走廊。

另外一个重要的领域是交通。事实上，传说中通过土库曼斯坦、阿塞拜疆和土耳其的丝绸之路，多年以来在学校时就为我们所知。目前，丝绸之路正在以一种新的和现代的形式复苏。TRACECA走廊政府间委员会做出了巨大的努力，来为沿丝绸之路的国家形成有利的关税和过境系统。在此背景下，TRACECA走廊对我们的“北欧海盗”和“穿梭”项目特别感兴趣。TRACECA认为，作为示范项目“北欧海盗”是形



成TRACECA走廊战略的一部分。我们的目标之一应该是连接TRACECA走廊的“北欧海盗”，以便负担立陶宛铁路、公路运输和克莱佩达港口。

TRACECA走廊有着重要的增长前景。只有在中国东部，到2020年计划出口到西方5000多亿美元的货物。从TRACECA走廊的部分分流，必须采用“北欧海盗”和“穿梭”。

立陶宛的业务并没有集中在石油和天然气的经济部门，其他商机也出现在了该地区并成功发展，我们可能会很高兴地看到这一点。在阿塞拜疆使馆开设3至4年的时间之后，立陶宛的出口增加了8倍。出口进一步增长的良好背景已经形成。

#### - 什么是立陶宛的国家

#### 利益？

- 高加索和里海地区国家首先感兴趣的是立陶宛的经验，他们感兴趣的是我们的成就和知识，在加强立陶建国、加入欧盟、世界贸易组织和其他国际组织学到的知识。我们在征服新市场、加强市场经济、吸引现代技术、增强现代化教育体系和培训方面的经验是相当丰富的，我们在占领新市场和建立现代产品方面也取得了的成就。在很多阿塞拜疆的公司和机构中我们都能够看到来自立陶宛的专家和专业人员。从阿塞拜疆来的潜在投资者定期访问立陶宛，寻找有吸引力的项目。商业利益圈相当广泛。前不久，就有几个代表团从阿塞拜疆到立陶宛，他们对自由经济区成立以来的经验感兴趣。阿塞

拜疆人民对农产品加工现代技术也很感兴趣。

最近，阿塞拜疆在立陶宛高校学生人数大幅增加。阿塞拜疆计划把一些立陶宛大学纳入阿塞拜疆石油基金计划，每年他们使用国有资金从全国挑选1000名学生，送到世界各地最好的大学。

- 阿塞拜疆和土库曼斯坦——拥有巨大石油和天然气资源的国家——宣布开放政策门户与欧洲合作。你看到了什么样的合作前景？

- 阿塞拜疆真的希望保持与欧盟的能源和经济联系。通过这些连接，达到在该地区建立安全与稳定保证的目的。阿塞拜疆已邀请最大西方公司的石油和天然气部门。有BP、雪佛龙公司、挪威国家石油公司和道达尔

等公司成功的工作。它允许阿塞拜疆形成替代油气供应路线。“世纪合同”——是一条巴库 - 第比利斯-加堪的新石油管道和一条巴库 - 埃尔祖鲁姆的天然气管道，允许阿塞拜疆从根本上改变整个高加索地区的能源政策。现在几乎所有阿塞拜疆供应西方的石油和天然气都绕过俄罗斯的天然气管道。同时，拥有世界第四大的天然气资源的土库曼斯坦宣布开放门户政策，不急于让西方公司介入。在这里有中国、马来西亚和俄罗斯的公司。很愉快的事情是，土库曼斯坦更加公开地考虑通过里海供应天然气到阿塞拜疆的机会，并进一步使用阿塞拜疆管道进军欧盟市场。

- 谢谢您的回答。 ■



# Intermodality – Priority No. 1 of Lithuanian Railways

*Marius Matulaitis*

Global trade from the beginning of 1990's till now between different countries and regions increased twice-three-fold or even more; the growth of it did not even stop in the crisis period. Such situation increased the competition and also profits of the transportation and logistics sector. In the other hand, increase of transportation volume also has its negative effects – air and water pollution, traffic jams in the cities, etc. Container, as a universal fare, ought to be the solution for more eco-friendlier way of transportation. It also has let to arise new way of transportation – intermodal freight transportation, then more than one transport mode is used for cargo transportation without repacking it.

As nowadays discussions about the intermodal freight transportation (hereafter – IFT) in the business, political and even everyday life's environment spreads out quite fast, JSC "Lithuanian Railways" sees this business as the most important priority for long-term growth.

From the macro perspectives, Lithuania, as a country has a lot competitive advantages. The country is on the crossroad of three im-



CEO of "Lithuanian Railways" Stasys Dailydka to train "Saulė" wishes a good way from Lithuania to China.

portant markets – European Union (EU), Baltic Sea Region (BSR) and Commonwealth of Independent States (CIS). Also, Klaipeda Seaport of Lithuania is the northernmost ice-free seaport in the Baltic Sea with all needed infrastructure and various state-of-the-art terminals. This is one of the reasons why Lithuania is in the EU's Top 10 of freight transportation by railways. Territory of Lithuania also crosses two international road and rail corridors, I and IX. The latter has two branches – to Kaliningrad seaport and to Klaipeda seaport. Modern

infrastructure, efficient and brand new rolling stock creates the possibility for Lithuanian Railways not only to offer cargo transportation by rail, but also to solve any kind of complex logistics problem.

Most important intermodal solution is intermodal project "Viking" train taking the route Klaipėda-Vilnius-Minsk-Kiev-Odessa (Illyichevsk). This joint project of railway companies of the three countries – Lithuania, Belarus and Ukraine – was acknowledged as the case of good practice within the framework of the PROMIT project

coordinated by the European Commission in 2008. Latter, in 2009, the European Intermodal Association (EIA) awarded the project under the nomination "Best intermodal transport or freight integration service from A to B". From the beginning of the project more than 264 thousand TEU were transported by this project. According to Saulius Stasiūnas, Deputy Director for Development of JSC "Lithuanian Railways" Freight Transportation Directorate, "Viking" train is the best intermodal link between Scandinavia, Western and Eastern Europe and Middle East.

Lithuanian Railways are also developing a bunch of other intermodal solutions. Intermodal train "Saulė" is one of the most ambitious ones, as it joins 9 countries from China (Chongqing) till Belgium (Antwerp). More than 11 thousand kilometers are covered in only 20 days, compared to several weeks needed to transport containers by ship. It also has another competitive advantage compared to sea transport – regularity and reliability of delivery.

Another intermodal project, "Mercury", is now under development. This solution is a link for any kind of containerized cargo between Klaipeda and Kaliningrad



The main international railway transport corridors in Eurasia



seaports and Moscow. With the transit time of only 2 days and no queues on the border it is a highly competitive and eco-friendly solution compared to road transport.

To link the Western Europe with Russia, Kazakhstan and other Middle and Far East countries by land transport, JSC "Lithuanian Railways" just started another intermodal project called "Sestokai Express". Containerized cargo is collected in Warsaw and then, through the crossroad of both, wide (1520 mm) and narrow (1435 mm) gauges, Sestokai railway terminal, transported to Smolensk (Russia). From here cargo could be delivered to any

point head to the East.

For all international intermodal projects, considering successful Lithuania's cooperation with Belarus in the border station Kena customs procedure takes only 30 minutes.

In order to compete with the road transport in the local market, Lithuanian Railways offers efficient and regular solution – intermodal train "Vilnius Shuttle", which joins Klaipeda seaport with the capital of Lithuania Vilnius in only several hours.

Even better results in multimodal transport are expected from the international project East West Transport Corridor II (EWTC II), which is implemented within the

framework of the European Union Baltic Sea Region Programme. The concept of East West Green Corridor covers the movement of freight flows from Southern Baltic countries across Lithuania and Belarus as far as Russia, Ukraine, Caucasus, Central Asia, China and other Far East countries, by making use of the advantages of transport modes and their efficient interaction. JSC Lithuanian Railways has been leading the project working group aimed at developing the concept of streamlined and uninterrupted movement of the railway freight flow in the EWTC and proposing a specific action plan for its imple-

mentation. Swedish, Danish, German, Belarusian and Lithuanian scientific institutions, public authorities and business organisations are among the project partners.

Therefore, looking ahead and being in constant search for new alternatives in the competitive global economy and assuming social responsibility, company invites you to cooperate and develop green transport, which will connect Scandinavia, the Baltic States, other East European and Middle East countries.■

*More information about company's intermodal projects and its other activities could be found on the website [www.littrail.lt](http://www.littrail.lt).*



# 多式联运——立陶宛铁路重点1号

Marius Matulaitis

## 全

球贸易从二十世纪九十年代开始到现在，在不同国家和地区之间增长了两倍、三倍甚至更多，它的成长甚至在危机时期也没有停止。这种情况增加了竞争，也增加了运输和物流业的利润。在另一方面，增加的运输量也有其负面效应——空气和水的污染，城市交通拥堵等。集装箱，作为一种通用空柜，应该是解决运输更生态友好的方式。它还让我们产生新的运输方式——货物多式联运运输，无需重新包装，使用一个以上的运输方式运输货物。

作为如今关于多式联运货物运输（以下简称——IFT）的讨论在商业、政治和甚至每天生活的环境中都传播得相当快，JSC“立陶宛铁路”将这项业务作为长期增长的最重要优先事项。

从宏观的角度看，立陶宛，是一个有很多竞争优势的国家。该国在十字路口有三个重要市场——欧洲联盟（欧盟），波罗的海地区（BSR）和独立国家联合体（独联体）。此外，立陶宛的克莱佩达海港是最北端的不冻海港，拥有波罗的海所有必要的基础设施和各种最先进的状态的终端。这是立陶宛在欧盟铁路货物运输排列前十强的原因之一。立陶宛领土跨越两个国际公路和铁路走廊，第一条和第十条；后者有两个分支——加里宁格勒海港和克莱佩达海港。现代化的基础设施，高效、全新的车辆建立不仅为立陶宛铁路提供铁路货物运输，也为解决任何复杂的物流问题提供可能。

最重要的多式联运解决方案是多式联运项目“北欧海盗”火车路线，经克莱佩



从左边起：哈萨克斯坦特命大使及全权代表大使Galymzhan Koishybayev，立陶宛运输部长Eligijus Masiulis，中国特命大使及全权代表大使佟明涛在凯纳火车站参观了“穿梭”号列车

达——维尔纽斯——明斯克——基辅——敖德萨（伊利切夫斯克）。这是立陶宛、白俄罗斯和乌克兰三个国家铁路公司的合资项目——是在2008年于欧盟委员会PROMIT项目框架内协调的公认良好做法。之后在2009年，荣获欧洲多式联运协会（EIA）提名“最佳多式联运或从A到B货运一体化服务”的项目。从项目开始，超过26.4万标准箱通过该项目进行运输。据JSC“立陶宛铁路”发展货运局副主任Saulius Stasiūnas说，“北欧海盗”火车是斯堪的纳维亚、西欧、东欧和中东之间最好的多式联运联系方式。

立陶宛铁路也正在开发一项其他联运解决方案。联运列车“Saule”是其中最雄心勃勃的一个，因为它从中国（重庆）到比利时（安特卫普）有9个国家加入。只有20天，超过1.1万公里，和需要用船运输的集装箱相比，不需要几个星期。相比海上运输它也有另外的竞争优势——规律和交货的可靠性。

另一个多式联运项

目，“水星”，现在正在开发中。此项解决方案是为克莱佩达和加里宁格勒海港以及莫斯科之间的集装箱货物建立任何链接。由于过境时间只有2天，与公路运输相比，边界上没有队列具有高度竞争力和环保的解决方案。

链接西欧与俄罗斯、哈萨克斯坦和其他中东和远东国家的陆路交通，JSC“立陶宛铁路”刚开始的另一个多式联运项目叫“Sestokai快车”。集装箱货物在华沙被收集，然后，通过双方的十字路口，以宽（1520毫米）和窄（1435毫米）的规格，Sestokai铁路终端，运到斯摩棱斯克（俄罗斯）。从这里货物可交付到向东的任何地方。

对于所有国际多式联运项目，考虑到立陶宛与白俄罗斯的成功合作，在边境站凯纳进行通关手续时，只需30分钟。

为了争夺立陶宛铁路与公路运输的当地市场，提供有效和定期的解决方案——联运列车“维尔纽斯班车”，加入克莱佩达海港与立陶宛首都维尔纽斯的运输，路程

只有几个小时。

多式联运所预计的更好的结果在国际工程东西运输走廊II（EWTC II），这是在欧盟波罗的海地区计划的框架内实施。东西绿色走廊概念尽可能覆盖了从波罗的海南部横跨立陶宛和白俄罗斯等国家的货运流量运动，像俄罗斯、乌克兰、高加索、中亚、中国和其他远东国家，包括利用交通工具的优势他们高效互动。JSC立陶宛铁路一直领先项目工作组，旨在发展在EWTC的铁路货运流程的简化和不间断运动的概念，并提出了其实施的具体行动计划。瑞典、丹麦、德国、白俄罗斯和立陶宛的科研机构、公共部门和商业机构之间组成项目合作伙伴。

为此，公司展望未来，并不断寻求新的替代品，在竞争激烈的全球经济中承担社会责任，诚邀您合作和发展绿色交通，这将连接斯堪的纳维亚、波罗的海国家以及其他东欧和中东国家。 ■

有关公司多式联运项目和其他活动的更多信息，请登录网站[www.litrail.lt](http://www.litrail.lt)查询。



# Rail Baltica – a future project

## Trans-European transport network (TEN-T)

**T**he Republic of Lithuania takes part in the implementation of the international transport project "Rail Baltica" which is going to connect Warsaw, Kaunas, Riga and Tallinn by a high-quality railway line, and also Helsinki by a railway bridge.

### Vidas Zvynys

"Rail Baltica" route is the priority project No. 27 of Trans-European transport network. The institutions of the European Union (EU) refer to the "Rail Baltica" project as a strategic long-term railway project which aims at developing high-quality passenger communication and freight transportation among the Baltic States, Poland and other EU countries. The modernised railway lines would enable an effective land communication among the Baltic and North European countries (especially Finland) and Central Asia in length of time. The improved railway communication will provide environmental benefits, reduce traffic jams in the European road network, improve the accesses to the Baltic States and promote a more rapid regional development in the related countries. The long-term objective of the international "Rail Baltica" project is to thoroughly realize the principles related to the combination of various means of transport, their interrelation, reliability, safety and security, as well as to create favourable conditions for using the most environment-friendly means of transport.

It should be noted that the project "Rail Baltica" means creation of not only railway infrastructure, but the entire logistic chain that would form passenger and freight flows. Specific international decisions are already made in this area. In June 2010, in Rotterdam the declaration on freight transportation by rail corridor No. 8 "Benelux countries-Germany-Poland" was signed. Railway section Kaunas-Warsaw, being

a component part of the project "Rail Baltica", became an integral part of this corridor. In Lithuania, to ensure the service of increased freight flows and transportation intermodality, a decision was made to create Kaunas Public Logistics Centre and Free Economic Zone in Marijampolė (Baraginė). JSC Lithuanian Railways has decided to increase the capacities of the logistics centre in Šeštokai, whereas the private capital companies plan to construct an intermodal terminal Mockava. Also, to ensure future stable competitiveness of the European Union and smooth implementation of the decisions of the European Commission stipulated in the „Baltic Book“ that before 2030 aim at transporting 30 per cent and before 2050 aim at transporting 50 per cent of all freights shipped in environment-friendly means of transport, such as railway transport, the European Commission has made a decision offering to create a common transport network, in which "Rail Baltica" would become an integral part of transport corridor Baltica-Adriatica.

These are only the first steps. Based on the prepared feasibility studies, along with performed assessments of impact on the environment, currently, design of the majority of the sections of "Rail Baltica" is rapidly taking place, and new tenders are announced. On 29 July 2011, the contracted works for installation of the first section of "Rail Baltica" Šeštokai-Mockava were completed. This is the first fully reconstructed section of "Rail Baltica" line which corresponds to the standards of the European Union and combines Western (1435 mm) and Eastern (1520 mm)

International transport project "Rail Baltica"



standard gauges. Thus, the "Rail Baltica" slowly, yet steadily is continued in the direction approved by the resolutions of the Government of the Republic of Lithuania.

Taking into consideration the amount of freight and number of cars in the South-North direction that grew last year, the objectives of the project "Rail Baltica" are the following:

- to improve the communication among the EU and Baltic countries, consistently expand passenger and freight mobility by creating more favourable conditions for passenger, combined transport, logistics and intermodal transportations in this TEN-T network axis;
- to promote economic development and support sustainable international transport for passenger and freight transportation on the regional and national level by giving special attention to more effective activity of railway managers in the international corridors, and compatibility with other means of transport;
- to rationalise the use of rail-
- way infrastructure and improve the quality of transport services by reducing the transportation time, increasing the stream of passengers and freight, as well as the amount of trains;
- to increase the effectiveness in the exploitation of the line after completing the project by using new-type rolling stock, having a greater axle load, and European gauge standards for intermodal transportations;
- to introduce environmental protection measures in the "Rail Baltica" segment;
- to increase security in construction of different-level crossroads and installation of modern alarm and video surveillance systems;
- to connect two railway systems (Russian standard wide and European standard gauge) in the intersection of I and IX transport corridors in this way connecting them to Klaipeda, Kaliningrad and Kiev segments.

Meanwhile, the project "Rail Baltica Growth Corridor" which aims at resolving all logistics, passenger



transportation, tourism, and integration problems arising during realization of the project "Rail Baltica" is being realized. The project's partners are companies, organizations and establishments from Lithuania, Latvia, Estonia, Finland, Poland, and Germany, as well as municipalities of Helsinki, Tallinn, Riga, Kaunas, Warsaw, and Berlin. Moreover, seeing the potential of "Rail Baltica" corridor, in 2012 St. Petersburg Region (Russia) has joined the work group, as well. The works are financed by the Program of the Baltic Sea Region for 2007-2013.

On 29 July 2011, the contracted works for installation of the first section of "Rail Baltica" Šeštokai-Mockava were completed.

On 11 September 2011, a presentation of completion of the contracted works of the first section of "Rail Baltica" Šeštokai-Mockava took place near the first railway intersection on the road Kalvarija-Lazdijai. Members of Seimas and the Government of the Republic of Lithuania, high-profile guests from Lithuania and other countries of the European Union interested in the success of realization of the project "Rail Baltica", administration of JSC Lithuanian Railways, and other persons directly related to the project took part in the event. "Rail Baltica" is the first real project for the development of railway transport on the East coast of the Baltic Sea aiming at resolving especially important issues of growing freight flows in the South-North direction by using one of the most environment-friendly and cost-efficient means of transport, i.e. railway.

In October 2011, European Transport Commissioner Siim Kallas has presented the offered Plan for the Development of TEN-T Transport Corridors for 2014-2020. The Plan lists "Rail Baltica" as an integral part of the priority transport corridor "Adriatica-Baltica".

On 11 October 2011, Seimas has granted the status of national importance to the project "Rail Baltica".

On 17 November 2011, Cooperation Agreement was signed for realization of the project "Rail Baltica" on the territory of Marijampolė ■

# 波罗的海铁路——一个未来的项目

## 跨欧洲交通网络 (TEN-T)



陶宛共和国正在实施国际运输项目“波罗的海铁路”，这个项目通过一条高质量的铁路线连接了华沙（波兰）、考纳斯（立陶宛）、里加（拉脱维亚）和塔林（爱沙尼亚），并且通过一座铁路桥把赫尔辛基也连接了起来。

Vidas Zvynys

27号“波罗的海铁路”路线是跨欧洲交通网络的优先项目。欧洲联盟（欧盟）机构，指作为长期战略的铁路项目，其旨在发展波罗的海国家之间国家高品质的乘客沟通，以及波兰和其他欧盟国家货运“波罗的海铁路”项目。现代化的铁路线，将使波罗的海北欧国家（芬兰）和中亚之间在固定时间内进行有效的陆上沟通。改进铁路通讯提供环境效益，减少在欧洲道路网络的交通拥堵，改善对波罗的海国家的访问，并促进有关国家更快速的区域发展。国际“波罗的海铁路”项目长远目标的原则是要彻底实现各种运输方式组合，它们之间的相互关系、可靠性、安全性和保障性，以及创造有利条件，是最环保友好的交通工具。

应当指出，“波罗的海铁路”项目不仅指创造铁路基础设施，也涉及整个物流链，并将形成客运和货运流量。在这方面已经有具体国际决策出台。2010年6月，鹿特丹货运铁路走廊“比荷卢经济联盟国家——德国——波兰”8号声明签署。考纳斯——华沙环节的铁路成为“波罗的海铁路”项目的组成部分，成为这条走廊的组成部分。在立陶宛，为确保货运流量的增加和运输联运服务，决定创建考纳斯公共物流中心和比亚韦斯托克自由经济区（立陶宛）。立陶宛铁路股份公司已决定增加在Šeštokai物流中心的运力，且私人资

本公司计划建设Mockava联运码头。此外，确保未来欧洲联盟的稳定竞争，以及欧盟委员会“波罗的海书”的决定稳定顺利地实施，在2030年之前，目标旨在运送30%；2050年之前，运输旨在所有通过环境友好型的方式运送装运货物的50%，如铁路运输。欧盟委员会已作出决定，提供创造一个共同的运输网络，“波罗的海铁路”将成为波罗的—亚得里亚海交通走廊的组成部分。

这些仅仅是第一步。准备可行性研究基础伴随着对环境的影响进行评估，目前，广大“波罗的海铁路”部分的设计正在迅速发生，并宣布新的招标。2011年7月29日，承包工程的首节“波罗的海铁路” Šeštokai-Mockava的安装已完成。这是“波罗的海”铁路线第一条完全重建的部分，符合欧盟标准，并结合了西方（1435毫米）和东区（1520毫米）的标准。因此，“波罗的海铁路”慢慢地，稳妥地继续在立陶宛共和国政府决议批准的方向上运行。

考虑到去年货运和汽车在南北方向数量的增长，“波罗的海铁路”项目的目标如下：

- 改善中欧和波罗的海国家之间的沟通，不断扩大客运和货运的流动性，为这个TEN-T网络轴中的乘客、组合运输、物流以及多式联运创造更有利的条件；
- 促进经济发展，支持可持续的国际运输，客运和货运的区域和国家一级铁路管理人员更有效的活动，给予国际走廊特别关注，并考虑与其他运输方式



的兼容性;

· 合理化使用铁路基础设施，提高运输服务质量，减少运输时间，增加客运和货运以及列车数量；

· 项目完成后使用新型车辆以增加开发该线路的有效性，具有更大的轴重，为交通联运树立欧洲轨距标准

· 在“波罗的海铁路”段引入环保措施；

· 在不同级别的十字路口增加施工安全，安装现代报警和视频监控系统；

· 连接两个铁路系统（俄罗斯标准宽和欧洲标准轨距）于在此交汇的第一和第九条运输系统，将克莱佩达（立陶宛）、加里宁格勒（俄罗斯）、基辅（乌克兰）部分的运输走廊以这种方式连接起来。

同时，项目“波罗的海铁路增长走廊”，旨在解决所有的物流、客运、旅

游的过程中所产生的问题，实现“波罗的海铁路”项目的整合。该项目的合作伙伴是来自立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、芬兰、波兰和德国的公司、组织和机构，以及赫尔辛基、塔林、里加、考纳斯、华沙、柏林和直辖市。此外，看到“波罗的海铁路”走廊的潜力，2012年圣彼得堡地区（俄罗斯）已经加入工作组。工程所需经费来源于波罗的海地区2007-2013年计划。

2011年7月29日，承包工程的首节“波罗的海铁路”Šeštokai-Mockava的安装已完成。

2011年9月11日，完成承包工程第一部分的“波罗的海铁路”Šeštokai-Mockava介绍了附近道路上Kalvarija-Lazdijai的第一条铁路交汇的地方。成员的报酬制度直接关系到立陶宛共和国政府、立陶宛高层客人以及欧洲联盟其

他国家对“波罗的海铁路”项目的实现，JSC立陶宛铁路行政和其他相关人员参加了这项活动。“波罗的海铁路”是波罗的海海域东海岸在铁路运输发展问题上第一个采用有效手段的项目，真正旨在解决南北方向不断增长的货运流量，使用了最注重环保和最能降低成本的运输方式之一，即铁路运输。

2011年10月，欧盟交通专员西姆卡拉斯已经提出了2014年至2020年的TEN-T运输走廊发展计划。“波罗的海铁路”计划列为优先运输走廊“亚得里亚海——波罗”的一个组成部分。

2011年10月11日，议会已批准了“波罗的海铁路”项目在国家的重要地位。

2011年11月17日，合作协议签署，在Marijampolė镇境内实现“波罗的海铁路”项目。



# Rapid modernization of Lithuanian Railways

**A** B „Lietuvos geležinkeliai“ is implementing the modernization program of railway infrastructure, covering 133 investment projects with the value of more than 6 billion Litas. Its main goal is – to modernize TEN-T railway corridor in the territory of Lithuania in order the passengers and cargoes were carried quicker, safer and more comfortably. The projects are implemented using the funds of EU or AB „Lietuvos geležinkeliai“ (Lithuanian railways).

**Ingrida Sulcaite**

AB „Lietuvos geležinkeliai“ (Lithuanian railways)

Senior specialist of Legal and Integration department of Railway Infrastructure

AB „Lietuvos geležinkeliai“ is implementing the modernization program of railway infrastructure, covering 133 investment projects with the value of more than 6 billion Litas. Its main goal is – to modernize TEN-T railway corridor in the territory of Lithuania in order the passengers and cargoes were carried quicker, safer and more comfortably. The projects are implemented using the funds of EU or AB „Lietuvos geležinkeliai“ (Lithuanian railways).

Until the end of 2016 the line

,Rail Baltica“ will be reconstructed in order to improve cargo and passengers' transportation conditions in North-South directions and up to 2020 there will be constructed double-track electrified railway line of IXB transport corridor from Belarus-Lithuania state border to Klaipeda. Passenger trains will run at a speed of 160 km/h in East-West direction, and cargo trains – up to 120 km/h.

Presently the first railway section Sestokai – Mockava out of 16 sections of „Rail Baltica“ is already reconstructed, and the contract for the reconstruction works of the section Palemonas-Gaiziūnai is signed; the project designing works for four sections of „Rail Baltica“ are completed and they are getting ready for public procurement procedures. Till the end of this year five more technical projects for the reconstruction of five sections of „Rail Baltica“ are to be completed and next year – technical projects of the rest five sections are to be completed. Till the end of 2016 it is anticipated to complete all existing infrastructure reconstruction works of the line „Rail Baltica“.

Using EU structural funds the distribution stations of Vaidotai and Radviliskis are already reconstructed, the railway stations roads of the IX corridor are extended in order to be able to serve one kilometre long trains. Telecommunication systems are modernized in all railway networks. Besides, modern signalization and electricity supply system is installed in the lines Šiauliai – Klaipeda and Kaisiadorys – Radviliskis of IXB transport corridor.

It is important to note that „Lithuanian railways“ is one of the first in Europe to have installed GSM-R radio communication in the whole railway network.

Lithuanian Railways has a good infrastructure.



Presently, exacting and intensive construction works of the second railway tracks are going on – contract for construction of the second track of Vilnius rail bypass Kyviske-Valciunai is signed, the tenders are launched for the construction of the second tracks in four sections of the line Šiauliai – Klaipeda.

Next year the project of the Traffic Management Centre is to be completed. At the Traffic Management Centre all railway network traffic management systems of Lithuanian railways will be connected into one common centralized management system.

Signalization and electricity supply systems in Kaunas bypass and in the line Kaunas – Kybartai are also under modernization.

Cooperating with „Belarus railways“, the electrification of the

railway line Minsk – Vilnius is going on. Technical Project is already prepared and the Tender for electrification of this section from Belarus – Lithuania state border to Naujoji Vilnia is launched. After implementation of this project it is anticipated that the travel between Vilnius and Minsk by electric train will be shortened by 2 hours.

When the foreseen plans will be implemented together with newly constructed logistics centres in Kaunas and Vilnius in the nearest future, Lithuania will have a wide and modern railway network ensuring interaction with other modes of transport via logistics centres able to ensure quick, comfortable and safe cargo transportation both in North – South and East-West directions and will become more attractive as logistics market.



# 立陶宛铁路快速现代化

Ingrida Sulcaite  
AB "Lietuvos geležinkelai" (立陶宛铁路)  
铁路基础设施整合及法律部高级专家

**A**B "Lietuvos geležinkelai"正在实施铁路基础设施的现代化计划，覆盖133个占地投资项目，价值超过60亿立特。其主要目标是——在立陶宛境内促进TEN-T铁路走廊的现代化，以便把乘客和货物运输得更快捷、更安全、更舒适。该项目实施采用欧盟或AB "Lietuvos geležinkelai" (立陶宛语铁路)的资金。

“波罗的海铁路”线，到2016年年底将重建，以提高在南北方向货物和乘客的运输能力，到2020年将在克莱佩达国家边境兴建双轨电气化IXB铁路线，作为白俄罗斯和立陶宛之间的运输走廊。旅客列车运行速度达到160公里/小时，在东西方向货物列车可达120公里/小时。

目前“波罗的海铁路”16个部分中的第1条铁路Sestokai - Mockava已经重建，Palemonas-Gaiziūnai重建部分合同的签署，“波罗的海铁路”四个部分工程项目设计作品完成，他们也为公共采购程序做好了准备。直到今年年底五段以上的“波罗的海铁路”技术项目将重建完成，明年其余五个部分的技术项目也会完成。到2016年底，预计要完成所有“波罗的海铁路”现有的基础设施的重建工作。

利用欧盟结构基金的Vaidotai和Radviliskis配电站已经重建，铁路车站，第九走廊道路延伸，以便能够服务一公里长的火车。电信系统的现代化存在于所有的铁路网络。此外，现代信号灯和供电系统的安装在希奥利艾线——克莱佩达和IXB运输走廊的Kaisiadorys - Radviliskis部分。

重要的是要注意，“立陶宛铁路”最先在欧洲整个铁路网络中安装GSM-R无线通讯。

目前，严格的第二条铁路轨道和密集的建设工程——绕过维尔纽斯的第二轨铁路Kyviske-Valciunai部分签署施工合同，在第二轨道建设希奥利艾——克莱佩达部分行推出四个招标。

明年的项目是由交通管理中心来完成的。在交通管理中心，立陶宛铁路交通管理系统的所有铁路网络，将连接成一个共同的集中管理系统。

考纳斯旁路及Kaunas - Kybartai线路的信号装置和电力供应系统也正在实现现代化。

与“白俄罗斯铁路”合作，明斯克——维尔纽斯电气化铁路线正在进行当中。技术项目从白俄罗斯——立陶宛国家边境到新维尔尼亞此节投标电气化已经准备启动。这个项目实施后，预计将把维尔纽斯和明斯克之间的电动火车旅行缩短2个小时。

不久的将来在考纳斯和维尔纽斯，将实施预见计划，新建物流中心。立陶宛将有广泛的以及现代化的铁路网络，确保能与其他物流方式互动。无论是从南到北还是从东到西，物流中心能够快速、舒适、安全地运输货物，对物流市场能更具吸引力。



# The projects of Public Logistics Centres

*Mindaugas Butnorius*

## Vilnius PLC

JSC "Lithuanian railways", implementing the project of Vilnius Public Logistics Centre (PLC), started to prepare the technical project in 2011 which is completed and approved in April this year. Presently public procurement procedures for the construction services are going on and in the second half of this year it is planned to commence the construction of intermodal terminal.

In July 8, 2011, JSC "Lithuanian railways" and Vilnius Municipality signed the contract for the foundation of PE "Vilnius logistics park" and shareholders' agreement. Public Enterprise is situated in the premises of municipality and is successfully executing its activities. The main functions of PE "Vilnius logistics park" – the search of investors to the park, selection, consulting, making contracts, development of land plots within the territory of the park, land rent and etc. In the vicinity of already designed intermodal terminal, plots of land are already formed and having them in the disposition the enterprise may rent them to investors who are planning to execute logistics, forwarding and transport related activities.

Vilnius PLC project will be developed in phases. Vaidotai territory, located in the territory of Vilnius Municipality will be developed during the first phase. In this territory there will be developed intermodal terminal with the necessary infrastructure, container storage area, administrative premises and plots of land. The Northern part of the territory which covers the territory to the Southern Vilnius city bypass is anticipated to be developed during the second Vilnius PLC development phase. Part of the Southern territory is called as third possible Vilnius PLC development phase.

They are glad that Vilnius PLC project receives respective interest from investors. Since the beginning of the project implementation

active marketing activities were executed in order to inform the society and business about the new possibilities that would appear after the implementation of the project. Permanent meetings with potential clients of Vilnius PLC and developers of cargo handling technologies and presently even 6 protocols of intentions are signed with big logistics and retail companies concerning their activities in the future Vilnius PLC. Customs Department under the Ministry of Finance of Lithuania, State Food and Veterinary Service and State Agricultural services under the Ministry of Agriculture of Lithuania have expressed their serious intentions to concentrate all those services, namely, in Vilnius PLC and it will be of great help implementing this project.

## Kaunas PLC

Implementing Kaunas PLC, in 2011, JSC „Lithuanian railways“ started preparation of the technical project and detailed plan. Presently public procurement procedures for construction services are going on, and in the second half of this year it is planned to commence the construction of intermodal terminal.

Kaunas PLC will be developed in several phases. During the first phase, using EU Cohesion funds, intermodal terminal with 1435mm and 1520 mm railway gauges and infrastructure related to the activities of the terminal in Palemonas rail lines of Kaunas railway station, which is managed by JSC "Lithuanian railways" in trust will be constructed. Further development phases are connected with the development of logistics park in the former Kaunas industrial zone (Palemonas, Naujasodis) and Karmelava, Kaunas Free Economic Zone (Kaunas FEZ) where attractive conditions are created for the foundation and activities of new-coming companies (tax privileges, developed infrastructure, favourable environment for investments and etc.). It is planned that in the logistics park there would

be founded companies executing transport, logistics and other related commercial activities, for example, fuel filling stations, parking areas, hotels, service stations and other companies interested in the possibilities of Kaunas PLC. The terminal is going to work not only as the gauge conversion point but will also serve present and future export and import companies in Kaunas FEZ.

## Benefits of PLC projects

PLC will bring the invaluable benefit both to the regions and globally, i.e. will induce the development of infrastructure of small and average business, will create a lot of new job-places and will im-

prove business conditions in the region. Taking into consideration that PLC will induce to transport cargo by railways, Lithuanian transport system will greatly help to ensure the main principles and goals of European transport policy, i.e. the use of more ecological and economic modes of transport, traffic safety, lower environment pollution, smaller loading of automobile roads with heavy transport vehicles, development of international transport corridors and etc. In this way, the projects will help in the implementation of European concept of „green corridors“, as the greater part of cargo volumes will be transported by intermodal transport by railways along international transport corridors. ■





# 公共物流中心项目

Mindaugas Butnorius

## 维尔纽斯PLC

实施维尔纽斯公共物流中心(PLC)项目的JSC“立陶宛铁路”，于2011年开始准备这个项目，并于今年4月批准及完成了这一技术项目。目前这个建筑服务的公共采购程序正在进行，并计划在今年下半年开始联运码头的建设。

2011年7月8日，JSC“立陶宛铁路”和维尔纽斯市签署了PE“维尔纽斯物流园区”建立合同和股东协议。公有

制企业坐落在直辖市的处所，并成功地执行其活动。PE“维尔纽斯物流园区”的主要职能是——为公园搜索投资者，选择、咨询、做合同，在公园境内开发地块，租让土地，并在已经设计联运码头等附近处置，这些企业可以把已经形成的地块租用给投资者，让他们来执行有关的物流、货代和运输活动计划。

维尔纽斯PLC项目将分期开发。位于维尔纽斯市境内的Vaidotai领土将在第一阶段开发。这片领土将制定必要的基础设施、集装箱仓储区、行政楼宇及土地联运

码头。北方的领土，其中包括南维尔纽斯市旁路部分预计将在维尔纽斯PLC的第二发展阶段。南方领土的一部分，被称为维尔纽斯PLC第三个可能的发展阶段。

他们很高兴维尔纽斯PLC项目让投资者收到各自的利益。由于该项目开始实施，积极的营销活动得以履行，以便告知社会项目有关业务实施后会出现的新的可能性。维尔纽斯PLC和货物装卸技术开发潜在客户，目前甚至在常设会议，关于他们未来在维尔纽斯PLC与大物流和零售企业的活动，签署了意向协议。立陶宛财务海关署、立陶宛农业部下属的国家食品和兽医服务部根据国家农业服务部已表示其严肃的意图，即在维尔纽斯PLC集中所有的服务，这将帮助实施这个伟大的项目。

## 考纳斯PLC

考纳斯PLC在2011年实施，JSC“立陶宛铁路”开始编制技术项目和详细计划。目前为建筑服务提供公共采购程序，并计划在今年下半年开始联运码头的建设。

考纳斯PLC发展中有几个阶段。在第一阶段，使用欧盟凝聚力资金，联运码头有1435毫米和1520毫米的铁路轨距和基础设施相关的考纳斯火车站，这是由JSC“立陶宛铁路”诚信管理构建，与Palemonas铁路线终端相关的活动。在考纳斯前工业区(Palemonas, Naujasodis)和Karmelava，考纳斯自由经济区(考纳斯FEZ)创建的基础和未来新公司的活动(包括吸引人的税务条件、进一步发展与物流园区的发展特权、发达的基础设施、有利的投资环境等)。据



规划，物流园区将建立公司执行运输、物流和其他相关的商业活动，例如，燃料加油站、停车场、宾馆、服务站，以及其他考纳斯PLC的可能性感兴趣的地方。港口的作用不仅是规范转换点，也会在将来服务于考纳斯自由经济区的进出口公司。

## PLC项目的好处

PLC将带来宝贵的地区和全球范围内效益，即会带来小规模及中等规模的业务基础设施的发展，将创造了很多新的就业场所，将改善该地区的商业环境。考虑到PLC会引导货物由铁路运输，立陶宛的交通运输系统将大大有助于确保欧洲主要运输政策原则和目标的实现，即采用生态和经济模式运输、增强交通安全、减少环境污染、降低汽车道路受到的重型运输车辆的负荷、发展国际运输走廊，等等。这样，项目将有助于“绿色走廊”概念在欧洲的实施，因为货运量较大的部分将在国际运输走廊通过多式联运铁路来运输。



# **LIELUVOS GELEŽINKELIAI**



Mindaugo str. 12/14, 03603 Vilnius, Lithuania

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

Email: [cargo@littrail.lt](mailto: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: [lg.ekspedicija@littrail.lt](mailto:lg.ekspedicija@littrail.lt)**  
**Customer Service Division, Phn. +370 5 269 3877, Fax +370 5 269 3775**  
**Email: [commerce@littrail.lt](mailto:commerce@littrail.lt)**



# Selecting your Outsourced Logistics Provider



**Mark Millar**

**Mark Millar leverages 25 years of global business experience to develop and deliver enlightening keynote speeches, and to provide Consulting, Education and Advisory services that create value for clients by improving the performance of their logistics and supply chain activities in China and the Asia Pacific region. Acknowledged as an industry thought leader, clients have engaged Mark as Speaker, Moderator, Master of Ceremonies or Conference Chairman at more than 200 functions in 17 countries. Mark serves on the advisory board of several leading organisations and his industry contributions have been recognised with a number of accolades, including being named in the "Who's Who of Power Players in Supply Chain Management in China", the "Pro's-to-Know Thought Leaders in Supply Chain" and as "One of the most Progressive People in World Logistics". Contact him at [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)**

## Outsourcing More to Less

Recent studies confirm that companies are now outsourcing more of their logistics activities - and they are outsourcing to a fewer number of service providers. Therefore, the selection of your outsourced Logistics Provider (3PL = Third Party Logistics) is becoming increasingly important to empower effective and efficient supply chain ecosystems that are essential for competitive advantage.

Whilst the Annual Third-Party Logistics Study found that 65% of shippers are increasing their use of 3PL services, the Global 3PL & Logistics Outsourcing Strategy survey by Eye-for-Transport also presents some interesting findings:

- 97% of Shippers intend to increase their use of 3PLs in the future
- Shippers are consolidating their vendor base of 3PLs – the proportion of shippers using between one and three service providers has more than doubled year-on-year to 58%, whereas in the previous year almost 60% of shippers were using four or more 3PLs
- 47% of shippers have recently switched 3PL or are currently planning to change 3PL, of these, 31% were changing because of Service and 16% changing due to Cost
- Shippers report that Best Quality Service is most important when choosing a new 3PL, whereas 3PLs think Shippers consider Lowest Price to be most important

With the increasing reliance on a fewer number of 3PL providers to execute even more of your supply chain, selecting your 3PL provider becomes increasingly critical, and so it is essential to have both a clear selection process and appropriate evaluation criteria.

## Challenges in selecting a 3PL provider

The selection process will typically take 3-4 months and involves considerable effort managing the RFQ (Request For Quotation) project. With the majority of 3PL service providers offering a comprehensive range of capabilities, it can be quite challenging to differ-

entiate between them.

It is also challenging to evaluate the different providers and their offerings - as opposed to the selection and evaluation of physical products, for Logistics Services there is no opportunity to touch, feel and test the offering prior to making your selection. You have to be able to see through and beyond the power-point and the sales pitch to determine how the provider will be able to deliver on the promise – consistently, reliably and cost effectively. The resulting agreements will typically be long term commitments (3-5 years is typical) thereby reinforcing the importance of making the right choice.

The consequences of selecting an unsuitable 3PL provider are significant. The potential impact on your business' supply chain ecosystem could adversely impact customer service, profitability and stakeholder value. The process to repair an incorrect selection is lengthy, painful and costly. Fully recovering from an unsuitable selection – from trying to fix the situation through to migrating to a new 3PL provider - could take up to two years.

Engaging an external resource on a contract basis can benefit the process of evaluation and selection by combining project leadership – alleviating the burden on in-house resources from the additional workload – together with industry experience and expertise, to provide an independent and knowledgeable perspective to the project.

Based on over twenty years global experience in third party logistics, here are some insights into international best practices in Selection Process and Evaluation Criteria.

## Process for selecting your 3PL provider

To manage the RFQ (Request for Quotation) process for selecting your 3PL provider, it is best to appoint a multi disciplined project team – typically between six and ten participants - and adopt a structured model for engaging and leading the project team through the selection process. My recommended 9-Step 3PL Selection Proc-

ess is as follows:

1. Define RFQ Requirements
  - a. Detailed scoping of logistics model within your supply chain
  - b. Compile detailed requirements specifications, metrics & templates
2. Issue RFQ to invited 3PL Vendors
  - a. Pre qualify Vendors, execute Confidentiality Agreements
  - b. Manage bid process with 3PLs, including dealing with queries
  - c. Compile queries and responses, collate and issue updates
3. Receive Proposals from 3PL Vendors
  - a. Review proposals, map to requirements and criteria
  - b. Collate team views and feedback, compile comments and questions
4. Vendor Presentations
  - a. 3PL to present their company, solution and benefits
  - b. Management discussions - process, people, pricing
5. Site Visits
  - a. Visit 3PL's logistics facility – view operations, processes, people
  - b. Review capabilities, capacity, competencies
6. Short List (as required)
  - a. Continue with further exploration and evaluation
  - b. Probe deeper into capabilities, pricing models & assumptions
7. References
  - a. Consultations with Client references provided by 3PL
  - b. Obtain independent perspective – market reputation, ex-clients
8. Executive Engagement
  - a. 3PL present to senior management
  - b. Explore and assess organizational fit
9. Evaluation & Selection
  - a. Compare and Contrast – company, solution, economics
  - b. Map shortlisted vendors to evaluation criteria

## Evaluation Criteria for selecting your 3PL provider

It is important to compile your criteria for evaluating the potential 3PL providers and for the project team members to independently rate and score the participants. Rather than compiling the actual total scores, compare each team ➤



## 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



# 选择您的外包物流提供商

member's resulting ranking of the bidders (first, second, third place) – this will neutralize the impact of some team members being more generous with their scores than others. Having collated the rankings, explore any significant areas of difference through discussion and review of specific line item details.

In compiling your evaluation criteria, include both quantitative and qualitative factors, together with consideration of future potential requirements. Consider the following seven main categories for your evaluation criteria to support your selection process. Within each category, expand the detailed expectations and requirements to match your business needs and specific circumstances.

1. 3PL Provider – size and scale of their operations, people and finances. What is their standing in the industry? Market reputation, competitive positioning and financial viability; are they the appropriate size for your company? Amount of their senior management involvement in the bid process? Are they committed to your company and your business? Will you be important enough to their business? Consider their corporate DNA – vision, values, approach to corporate responsibility. Are they a good organisational fit for your company?

2. Logistics Solution – do they have the operational capabilities? Does the proposed solution meet your business needs? Consider operational aspects such as their warehouse, equipment, space? Do they have the necessary expertise? Similar solutions for similar customers? From the geographic perspective, does their logistics network provide adequate logistics services for the origins and destinations within your supply chain?

3. Economics – how do they rank from the financial perspective - are they competitive on

price? Are there opportunities for economies of scale? Are they flexible in their pricing approach? Have you addressed the pricing process for new and emerging requirements that will arise further down the line?

4. Technology – how robust are their information technology platform and systems, and their ability to integrate with your IT systems? How do you rate their IT capability and competence? What prior experience do they have of similar system integrations?

5. Future Proof – are they and their solution able to grow with you as your business grows? Is their solution scalable and flexible? Can they meet your future potential needs? How quickly can they ramp up operations? Do they have the capability and financial means to expand their skills base and operations?

6. Value Add - do they have the experience, knowledge and expertise to help you improve your company's logistics activities? How do you perceive the provider in terms of industry leadership? Will they take a proactive approach to explore and propose mutually beneficial solutions?

7. Services Delivery – your confidence levels in their ability to 'deliver on the promise' – execute on their proposed solution to deliver the operational requirements and business benefits – consistently, reliably and cost effectively. Will they successfully deliver on your requirements through the three additional marketing P's that are critically important in Services businesses – the Physical results, the Processes and the People? What are the experiences of other customers – through anecdotal evidence and client references?

When selecting a 3PL provider it is very tempting to focus on evaluating items 2 and 3 – these 'hard' dimensions are tangible and relatively straightforward to compare

across multiple vendors. However, the soft factors – the intangibles in items 5, 6 and 7 – are of equal if not more, importance. These soft factors are what will determine the long term sustainability and success of your chosen service provider and their logistics solution. Careful consideration of all of the evaluation criteria is essential to ensure a successful outcome.

## Conclusion

It is critical to adopt good process and use proven evaluation criteria to choose your 3PL provider. The selection process is an intensive, time-consuming project that requires specific expertise and additional resources - over and above normal business activities – for the duration of the project. Consider engaging an independent, external resource to add value to the process and reduce the burden on in-house resources.

The consequences of making a mistake are significant. At a recent logistics industry conference attended by numerous leading international companies, the anecdotal consensus was that changing your 3PL provider as a result of poor performance is a painful process, will likely take 9 to 12 months and could cost between 15 to 25% of your annual logistics spend!

In the context of delivering services, prior experience is a very powerful means to evaluate alternative providers – think about restaurants, schools or hair dressers. Successful service delivery manifests itself through the three P's of Services - the Physical results, the Processes and the People.

As you do not yet have any prior experience of the service providers being evaluated, you should place considerable emphasis on those that do – existing customers as client references plus market references from former customers and industry advisors. In the context of references in service businesses, I like to use my simple litmus test of customer satisfaction, just two key questions: Would you buy again? and Would you recommend? ■



**Mark Millar 马克**

**Mark Millar利用25年的全球业务经验，开展和传扬启发性的主题演讲，并提供咨询、教育和指导服务，通过优化客户在中国和亚太地区的物流和供应链活动性能，为客户创造价值。**

**作为一个行业公认的思想领袖，Mark在17个国家和地区的200多场会议中为客户担任演讲者、主持人、司仪或会议主席。**

**马克为几个领先的组织担任顾问，他的承诺和贡献已赢得行业赞许，其中包括被命名为“人物——中国的供应链管理强大参与者”、“职业参与者供应链思想领袖”、“世界上最先进的物流人之一”。他的联系方式是mark@markmillar.com** ▶

## Seven Evaluation Criteria for Selecting your 3PL Provider

### 1. 3PL PROVIDER

Hard	2. LOGISTICS SOLUTION	3. ECONOMICS & FINANCIALS	4. TECHNOLOGY & INTEGRATION
Soft	5. FUTURE PROOF	6. VALUE ADD	7. SERVICES DELIVERY

## 外包从多到少

最近研究证实，很多公司正在更多地将其物流活动外包——他们外包给少数一些服务提供商。因此，选择外包物流提供商（3PL =第三方物流），有效和高效地授权对竞争优势起关键作用的供应链生态系统，正变得越来越重要。

虽然年度第三方物流研究发现65%的货主正在增加其第三方物流服务的使用，运输眼提供的全球第三方物流及物流外包战略调查还是提出了一些有趣的发现：

• 97%的货主打算在未来增加其3PL的使用

• 货主正在整合其3PL供应商资源——使用一到三个之间服务供应商的托运人比重已经以每年翻一番的速度在增长，今年到了58%，而在过去一年将近60%的货主使用四家或更多家的第三方物流服务

• 47%的货主最近调整或正在计划改变3PL，其中31%的调整是源于服务因素，16%的调整是源于成本变化因素

• 付货人报告说，当选择新的第三方物流时，最优质的服务是最重要的因素，而第三方物流以为托运人把价格最低当成最重要的因素

随着越来越多的信任归属到数量较少的第三方物流提供商来执行更多您的供应链服务，选择您的第三方物流供应商就变得越来越重要，所以这必须有一个明确的选择过程和相应的评价标准。

## 选择第三方物流供应商的挑战

选择过程通常需要3-4个月，管理咨询（报价请求）项目涉及相当大的努力。由于大多数第三方物流服务提供商提供全方位能力的服务，从中区分优劣非常具有挑战性。

评估不同供应商和他们的服务也极具挑战性——与实物产品的选择和评价完全相反，在对物流服务作出选择之前没有机会去触摸、感受和测试。你必须能够看透其能力和销售的极限，以确定供应商如何能提供与其承诺一致、可靠、成本效益高的服务。由此产生的协议，通常会是长期的承诺（3-5年是典型），从而巩固做出正确选择的重要性。

选择不合适的第三方物流供应商的后果显着。对您企业供应链生态系统的潜在影响可能对客户服务、盈利能力和服务价值产生不利影响。修复一个不正确选择的过程是漫长、痛苦且昂贵的。从一个不合适的选则完全恢复——尝试完全修正并迁移到一个新的第三方物流供应商的情况——可能需要长达两年的

时间。

以合约形式聘用外部资源可以通过整合项目领导，使评价的过程和选择受益——通过内部资源减轻额外工作量的负担——同行业经验和专长一起，为客户的项目提供一个独立且充满知识的视角。

基于第三方物流企业超过二十多年的全球经验，在这里将提供一些关于符合国际最佳做法甄选过程和评价标准的见解。

## 选择第三方物流供应商的过程

选择第三方物流供应商进行管理咨询（报价请求）的过程，最好是任命一个多元化守纪律的项目团队——通常有6位到10位之间的参与者——通过在选择过程中采取结构模型，吸引和领导项目团队。我推荐的9步3PL的选择过程如下：

1. 确定报价请求的需求
  - a. 细化你供应链物流模式的范围
  - b. 编制具体要求、规范指标及模板
2. 邀请第三方物流供应商，下发报价请求
  - a. 准备供应商资格，执行保密协议
  - b. 管理与3PL的申办过程，包括查询处理
  - c. 整编查询和回应，整理和更新问题
3. 接收来自第三方物流供应商的建议
  - a. 回顾修改建议，定位要求和标准
  - b. 整理小组的意见和反馈，整编评论和问题
4. 供应商展示
  - a. 第三方物流展示自己的公司、解决方案和福利
  - b. 管理层讨论——过程、人力、定价
5. 实地考察
  - a. 访问3PL的物流设施——视图操作、流程、人力
  - b. 审查能力、容量、竞争力；
6. 短名单（如需要）
  - a. 继续进行进一步的勘探和评价
  - b. 探测更深的进入能力、定价模式与假设
7. 参考
  - a. 与3PL提供的参考客户作协商
  - b. 获得独立意见——市场声誉、老客户
8. 执行协定
  - a. 向高级管理人员展示3PL
  - b. 探讨和评估组织的适合点
9. 评价与选择

- a. 比较和对比——公司、解决方案、经济学
- b. 选定入围商贩来评价标准

## 选择第三方物流供应商的评价标准

重要的是要编译您的标准，评估潜在的第三方物流供应商和项目组成员的自主率和与会者得分。编制实际的总得分，而不是比较每个团队成员的投标人排名（第一，第二，第三位）——这将抵消一些团队成员得分比别人更慷慨的影响。经整理排名，通过讨论和审查具体项目的详细信息来探索任何重大的地区差异。

编译您的评价标准，包括定量和定性因素，同时考虑未来的潜在需求。考虑以下七项主要类别的评估标准，以支持你的选择过程。在每个类别中，展开详细的期望和要求，以满足您的业务需要和具体情况。

1. 第三方物流供应商——大小和经营规模、人员和财政。他们在行业中地位如何？市场信誉、有竞争力的地位和财政上的可行性；他们的大小适合您的公司吗？他们在申办过程中的高级管理人员的参与份额是多少？他们致力于为您的公司和业务提供服务吗？你对于他们的业务足够重要吗？考查他们的企业DNA——愿景、价值观、企业责任。他们是很好很适合贵公司的组织吗？

2. 物流解决方案——他们有作战能力吗？建议的解决方案是否满足您的业务需求？考虑他们的业务方面，如仓库、设备、空间怎样？他们有必要的专业知识吗？类似客户有类似的解决方案吗？从地理的角度来看，他们的物流网络能提供足够的物流服务，为您的连接供应链内的起源和目的地吗？

3. 经济学——如何从金融角度来看他们的排名——他们在价格上有竞争力吗？规模经济有机会吗？他们定价方式灵活吗？你是否针对新的要求和新兴的定价过程，为未来的发展进一步谋划？

4. 技术——他们的信息技术平台和系统是多么强大，他们整合您IT系统的能力如何？你如何评价自己的IT能力和竞争力？类似的系统整合方面他们是否有以往的经验？

5. 未来证明——他们和他们的解决方案能够随着业务的增长而增长吗？他们拥有可扩展性和灵活的解决方案吗？他们能满足您未来的潜在需求吗？他们如何能迅速提高操作？他们有能力财力，以扩大他们的技能基础和操作吗？

6. 附加价值——他们有丰富的经验、知识和专业技能，以帮助您提高贵

公司的物流活动吗？你如何看待行业的领导供应商？他们将采取积极的态度探讨，并提出互惠互利的解决方案吗？

7. 服务交付——你相信他们有能力“兑现承诺”——执行他们提出的解决方案，持续、可靠和富有成本效益地来提供的业务需求和商业利益。他们是否能成功地通过额外的三P营销服务来针对您的要求提供业务，这至关重要——三P是指物理结果、进程和人力。什么是其他客户的经验呢——通过证据和客户端引用得到？

当选择第三方物流供应商时，项

目2和3是非常诱人的重点评价——这些“硬性”尺度对比较多个厂商来说是有形的并且相对简单。然而，如果没有更多重要性和平等的软性因素——第5，第6和第7项中的就是无形资产。这些软性因素是什么将决定您选择的服务提供商和他们的物流解决方案的长期可持续性和成功。仔细考虑所有的评价标准是必要的，以确保取得圆满成功。

## 结论

采用良好的过程，并使用成熟的评

价标准，在选择第三方物流供应商时至关重要。选择过程是一个密集的，费时的项目，在正常的商业活动中，针对项目工期需要特定的专业知识和额外的资源。考虑聘请一个独立的，外部的资源，为过程增加价值并减少对内部资源的负担。

犯了一个错误的后果是显着的。众多国际领先的公司出席最近的物流业会议，零星的共识是，改变你表现不佳的第三方物流供应商的结果，是一个痛苦的过程，可能会需要9到12个月，并可能花费你每年物流费用的15%至25%！

在供应商提供服务的情况下，以往经验是一个非常强大的评估替代手段——想想餐馆、学校或发型店就清楚了。成功的服务体现在服务的三P——物理结果、过程和人力。

如您还没有任何以往的经验来评估服务提供商，你应该对那些有如此经验的人相当重视——现有客户可以作为客户经验来参考，并另外引入市场因素作为参考，关于服务业务的内容，可以从以前的客户和行业顾问那里来咨询，我喜欢用简单的试金石来测试我的顾客满意，只是两个关键问题：你买了吗？还有你会推荐吗？■

选择您第三方物流供应商的七项评估标准						
1. 第三方物流供应商						
硬性因素	2. 物流解决方案	3. 经济和金融	4. 科技和整合	5. 未来证明	6. 附加价值	7. 服务交付
软性因素						

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)



# Turkmenistan-Europe: Prospects of Cooperation (Berlin, Germany)

**In March 14-15, there took place the international oil and gas conference in Berlin, the capital of Germany „Turkmenistan – Europe: Prospects of Cooperation”, that was organized by the Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan, Chamber of Trade and Commerce and Great Britain company „Summit”, and there participated the delegates from Austria, Azerbaijan, Belgium, Bulgaria, Canada, China, Finland, Germany, Hungary, Iran, Israel, Italy, Japan, Kazakhstan, Korea, Liechtenstein, Malaysia, the Netherlands, Norway, Poland, Qatar, Rumania, Russia, Singapore, Spain, Switzerland, Turkey, Turkmenistan, UAE, Great Britain, Ukraine, USA and Vietnam.**

**There took part more than 300 delegates and representatives from 130 international organizations and the governmental delegations from European, Asian and American countries at the conference.**

## The elite of oil and gas industry gathered in Berlin

The idea of outgoing oil and gas conferences started to be implemented last year in Singapore. This year the elite of oil and gas industry gathered in Berlin.

Foreign investors who are taking part in the activities of Turkmenistan oil and gas complex, presented to the international community excellent investment possibilities in this complex, favourable environment of coming into contacts in this field and the possibilities for the development of those relationships among the foreign countries



and Turkmenistan. They have evidently demonstrated the openness of Turkmenistan for the international dialogue during the implementation of new oil and gas projects, and what a reliable and long-term partner it may be.

The main goal of the conference was to popularize the possibilities of Turkmenistan oil and gas sector, attract foreign investors and modern technologies to it. In the reports of the conference and during the discussions there was analysed the knowledge, best hydrocarbon treatment practice and the search of new deposits and the technological possibilities for the treatment of the resources were discussed.

## Energy resources for the inhabitants of Turkmenistan – free of charge

The letter of congratulation of the president of Turkmenistan Gurbanguly Berdymuhamedov to the participants of the conference evidently demonstrated what possibilities the country may create by wise management of oil and gas resources.

It is said in the letter that the conference being held in the centre of

Europe demonstrates the increased interest for cooperation and the attention of the countries towards Turkmenistan – one of states with the world biggest oil and gas resources. These gigantic treasures of nature of the blessed Turkmen land, according to G. Berdymuhamedov, is the main supply source guaranteeing its wellbeing and stable development. Huge reserves of hydrocarbon materials and favourable conditions for the inflow of foreign investments brought Turkmenistan to the ranks of the leading states with developed and advanced energy system. These natural resources and the achievements of the country, as the President said, serve Turkmenistan people. During the complicated economic crisis period, when the world community looked with anxiety at the growing prices of gas, electricity and oil products, the inhabitants of Turkmenistan got those products determining the level of living free or almost free of charge.

According to G. Berdymuhamedov the intention of Turkmenistan is not only to reasonably allocate natural resources in the interest of the people of Turkmenistan but also for the wellbeing of all humankind and the peoples of the world.

Therefore, implementing new energy strategy of the Government of Turkmenistan intensive work is conducted in delivery of energy into the international market.

Adoption of the UN General Assembly of the Resolution on „Reliable and Stable Transit of Energy and its Role in Ensuring Sustainable Development and International Cooperation“ brought forward by Turkmenistan is of significant importance in ensuring security of international energy cooperation. It is especially important that this Resolution is supported by all EU member-states. In Turkmenistan energy policy there are foreseen all conditions necessary for the development of European energy route. The Agreement signed in 2008 between Turkmenistan and EU about Understanding and Cooperation in the Area of Energy created reliable legal basis for the development of bilateral relations in this field and opened new opportunities.

## The world biggest gas deposits – in Turkmenistan

This cooperation is relevant for both sides. Turkmenistan has declared an open-door policy and opens



to Europe its infinite deposits of energy resources and gets from Europe the modern techniques and technologies.

“The accumulated experience shows that the use of foreign technologies and high-quality equipments allowed achieving a significant leap in production, regulated the production of new types and increased export possibilities”, expressed the position of oil people the director general of Turkmenbashi oil refinery complex Tachberdy Tagiev.

The chairman of a state concern „Turkmengaz” Sahatmurad Medev in his report „Turkmenistan gas industry of the XXI century – multifaceted international cooperation” stated that the goal of the state-owned concern was to efficiently and rationally use the underground riches of the country, by providing „the green fuel” of the country for local and foreign consumers, ensuring the global energetic security using different energy supply scheme alternatives.

The main gas extraction region is the east of Turkmenistan where there are more than 30 gas and condensed gas deposits presently.

The concern „Turkmengaz” is implementing powerful transport infrastructure projects as well as export of energy resources to the global markets. Exploration and the uptake works of new gas fields is going on especially rapidly. One of such important deposits is „Galkynysh”. According to the data of international expert company Gaffney Cline & Associates (Great Britain) the reserves of this gas deposit reach 26 trillion 200 billion cubic metres of gas, and it gives the status of the second largest natural gas reserve in the world for this warehouse of „green fuel”.

### **„Galkynysh” deposit is a reliable base of resources**

Dynamic development of Turkmenistan gas industry and its integration into the global energy market is closely connected with the development of international cooperation: attraction of investments, installation of new gas fields, modernization of production, introduction of advanced technologies and preparation of professional human resources.

By these aspects the state concern „Turkmengaz” has signed fifteen big contracts with international companies for more than 10 billion US dollars. They are – the partners of Korea, China, Canada, UAE, Russia, Ukraine and other countries.

In order to accelerate the installation of the uptake of „Galkynysh” deposit, four contracts with international companies are signed. According to those four projects in the unique „Galkynysh” deposit it is foreseen to drill a lot of exploitation wells and construct modern plants producing the highest quality products.

Even in the first phase of exploitation of „Galkynysh” deposit 30 billion of cubic metres gas per year will be extracted. The resources of this unique deposit will become a reliable base of resources not only for the presently operating gas pipelines but also for the future export gas pipelines.

### **65 billion cubic metres of gas to China**

Next to the existing routes to the North direction (Russia) and to the South (Iran) in the end of 2009

there was opened a strategic gas pipeline Turkmenistan – China. According to bilateral agreements it is foreseen to transport 40 billion cubic metres of Turkmenistan gas along this route to China. In the nearest future it is foreseen to increase these volumes by 25 billion cubic meters. So, Turkmenistan will annually supply China with 65 billion cubic metres of natural gas.

The gas compressor plant of the pipeline Turkmenistan – China was constructed by Belgium company, the companies from Germany, USA, Japan, France and other countries supplied with modern equipment.

### **Strategic interest of Turkmenistan and Europe**

The project of the pipeline TAPI (Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India) is under preparation and it is supported by the governments of those countries. Turkmenistan is thinking about other gas supply routes as well.

The process concerning the implementation of the new and very important Turkmenistan energy strategy direction – construction of a pipeline to the direction of Europe - has become especially active lately.

From the point of view of economics and commerce, such strategic interest of Turkmenistan and Europe is rather reasonable. Energy demand and realization market of Europe is one of the biggest in the world and it is permanently feeling a huge need for interrupted power supply in order to ensure stable functioning of its economics.

Developing cooperation with the countries having energy sources, European states and companies propose bilaterally useful partnership conditions and reasonable prices. It is in conformity with Turkmenistan policy and strategy to develop geographically varied development of energy sources export. Turkmenistan develops cooperation with partners namely in this direction, including European countries too.





# 土库曼斯坦——欧洲：合作前景（柏林，德国）

**3**月14-15日，国际石油和天然气会议“土库曼斯坦——欧洲：合作前景”在德国首都柏林举行，这是由土库曼斯坦石油和天然气工业和矿产资源部、英国公司商贸和商会举办的“首脑会议”，并有来自奥地利、阿塞拜疆、比利时、保加利亚、加拿大、中国、芬兰、德国、匈牙利、伊朗、以色列、意大利、日本、哈萨克斯坦、韩国、列支敦士登、马来西亚、荷兰、挪威、波兰、卡塔尔、罗马尼亚、俄罗斯、新加坡、西班牙、瑞士、土耳其、土库曼斯坦、阿联酋、英国、乌克兰、美国和越南的代表参加。

有来自欧洲、亚洲和美洲国家130个国际组织和政府代表团的300多名代表出席大会。

## 石油和天然气行业的精英聚集在柏林

石油和天然气会议传出的想法去年在新加坡开始实施。今年的石油和天然

气行业的精英聚集在柏林。

正在参加土库曼斯坦石油和天然气综合活动的外国投资者，向国际社会展示了在这个复杂、有利的环境中，来发展这些关系，以及在这一领域接触到的外国优秀投资的可能性。土库曼斯坦提出部分可能性。显然，他们已经证明土库曼斯坦在新的石油和天然气项目方面国际对话的开放性。在实施过程中，这可能是一个长期可靠的合作伙伴。

本次会议的主要目的是普及土库曼斯坦石油和天然气部门的可能性，吸引外国投资者和现代技术。在本次会议报告的讨论过程中，有分析的知识，最好的烃治疗实践并对寻找新能源和治疗资源技术可能性进行了讨论。

## 土库曼斯坦居民的能源资源——免费

土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdymuhamedov写信给本次会议的与会者表示祝贺，明显表现出该国通过对石油和天然气资源的明智管理会造成什么样的可能性。

据说，在欧洲的中心正在举行的会议上，演示了合作增加的利益和对土库曼斯坦国家的关注——这是世界上最大的石油和天然气资源国家之一。根据G Berdymuhamedov讲，这些巨大的宝藏有

土库曼土地的性质，是保障其福祉和稳定发展的主要来源。庞大的外汇储备带来的烃类原料和外资流入的有利条件，使土库曼斯坦跻身领先国家的行列，并具有与发达国家一样先进的能源系统。总统说这些国家自然资源所取得的成就，都为土库曼斯坦人民服务。在复杂的经济危机时期，国际社会焦虑地看着日益增长的天然气、电力和石油产品价格时，土库曼斯坦的居民得到了那些决定居住水平免费或几乎免费的产品。

根据土库曼斯坦G Berdymuhamedov的意图，不仅要合理分配在土库曼斯坦人民的利益，也为全人类世界各国人民的自然资源祈求福祉。因此，土库曼斯坦政府实施新能源战略的工作开始密集进行，将能源输送到国际市场。

土库曼斯坦通过联大决议大会提出“可靠和稳定的能源过境及其在确保可持续发展和国际合作方面的作用”，为确保给国际能源合作带来安全具有重大意义。尤其重要的是，这个决议拥有所有欧盟成员国的支持。土库曼斯坦能源政策预见欧洲能源路线的发展所必需的所有条件。土库曼斯坦和欧盟之间互相理解，并在2008年在能源领域签署合作协议，为在这一领域双边关系的发展创造了可靠的法律依据，并开辟了新的机遇。



## 世界上最大的天然气储量地——在土库曼斯坦

这种合作与双方有关。土库曼斯坦已宣布开放政策，并向欧洲敞开了无限能源资源的存储并从欧洲得到现代工艺和技术。

“积累的经验表明，利用国外先进技术和高品质的设备，允许生产实现了重大飞跃，规范了新类型的生产和增加出口的可能性”，石油人的土库曼巴什炼油厂综合部总干事Tachberdy Tagiyev这样说。

关注该问题的国家主席Sahatmurad Mamedov在他的报告“二十一世纪土库曼天然气行业”中指出，多方面的国际合作，国家关注的目标是有效地、合理地使用该国的地下财富，为本地和外地消费者提供“绿色燃料”，以使用不同能源供应计划的替代品，确保全球安全充满活力。

主要天然气开采区域是在土库曼斯坦的东边，目前有30多个天然气和冷凝天然气储地。关注“Turkmengaz”正在实施强有力的道路基础设施项目以及出口能源资源到全球市场。新气田的勘探和吸收工作正进展得尤其迅速。“Galkynysh”是重要矿床之一。据国际专家Gaffney Cline公司与联营公司（英国）的数据，这种天然气气体的矿床储量达到26万亿美元2000亿立方米，它给与这个“绿色燃料”仓库世界第二大天然气储量地位。

## “Galkynysh”储地是一个可靠的资源基地

土库曼斯坦天然气工业的动态发展和其融入全球能源市场发展国际合作紧密相连，其吸引投资、安装新的气田、现代化的生产、引进先进技术并准备专业人力资源。

国家通过这些方面关注“Turkmengaz”并已经与15家国际公司签署了超过100亿美元的大合同。他们是一—合作伙伴的韩国、中国、加拿大、阿联酋、俄罗斯、乌克兰和其他国家。

为了加快安装“Galkynysh”储地，四个合约与国际公司完成签署。根据这四个项目中独特的“Galkynysh”储地，预计钻探大量开采井并在建设现代化工厂生产最高质量的产品。

即使在第一阶段利用“Galkynysh”，每年300亿立方米储地的天然气将被提取。这种独特的储地资源，将成为一个可靠资源基础，不仅经营目前的天然气管道线，也适合未来出口天然气管道。



## 650亿立方米天然气运送到中国

在2009年年底现有开放航线下一步向北（俄罗斯），和向南（伊朗）要开放土库曼斯坦——中国战略天然气管道。根据双边协议，预计输送土库曼斯坦的天然气为400亿立方米，在最近的将来沿着这条中国航线，预计将增加250亿立方米。因此，土库曼斯坦将每年向中国提供650亿立方米天然气。

土库曼斯坦气体压缩机厂管道由中国、比利时公司建造，来自德国、美国、日本、法国和其他国家的公司提供现代化的设备。

## 土库曼斯坦和欧洲的战略利益

管道TAPI（土库曼斯坦 - 阿富汗 - 巴基斯坦 - 印度）项目正在准备之中，它获得这些国家政府的支持。土库曼斯坦也在思考对其他天然气的供应路线。

关于实施新的非常重要的土库曼斯坦能源战略方向——向欧洲方向的管道建设过程——近来特别活跃。

从经济学和商业角度来看，土库曼斯坦和欧洲的战略利益的是比较合理的。欧洲有世界上最大之一的能源需求和实现市场，总是感觉不能间断能源的巨大需求，以确保其经济的稳定运作。

有能源资源国家的发展，欧洲国家和公司合作，提出了有益双边合作伙伴关系的条件和合理价格。这与土库曼斯坦的地域发展，能源出口多样化的发展政策和战略是一致的。土库曼斯坦发展并与合作伙伴合作，包括欧洲国家也是在这个方向。



## „TransRussia 2012“ (Moscow, Russia)

**In April 24-27 in Moscow, the capital of Russia, there took place the traditional 17th international exhibition and conference „TransRussia 2012“. Expanding with each year and surprising with novelties event, organized by Great Britain company ITE and under the auspices of the Ministry of Transport of the Russian Federation, summons more and more transport professionals.**

### The hit of the exhibition – four transport elements

This year 500 companies from more than 30 countries in the area of 16 thousand square m, i.e. by 12,5 percent bigger area than last year, presented their activities. The specialists from more than 50 countries visited the exhibition.

Innovations and the elements of synergy of activities increase the number of visitors. Last year there was started the novelty to collate two exhibitions at a time: transport and logistics exhibition „TransRussia“ and security, safety and fire-fighting exhibition MIPS and they justified themselves this year as well.

According to the organizers of the exhibition, the concept of the event rests on four whales or four transport elements: railways, road, water and air transport. Of course, logistics structures and all transport modes accompanying navigational equipment and IT play special role in this international event.

Namely among all those specialists there took place intensive and diverse communication at the exhibition stands, in the conference hall, in the interview study „Open talk“ and during direct negotiations among big consignors and cargo carriers that were organized for the first time this year.

### Complicated but can be solved

The fact, that the novelties proposed by the organizers are actively supported by the Ministry of Transport of Russia, and it is seen in the greeting speech of the Minister of Transport Igor Levitin which was read by the State Secretary Sergei Aristov during the grand opening ceremony.

It is said in the greeting speech that the exhibition „TransRussia“ is first of all oriented to transportation services and it demonstrates the whole complex of solutions in this field: from transport and forwarding services to software supply and cargo handling equipment. In the speech of the Minister one

could feel satisfaction that the spirit of the exhibition is in full conformity with the priorities of transport strategy of the Russian Federation which is going to be executed up to 2030: equilibrium, quality, reach, integration, safety, ecology, economy and rapid development of transport system.

According to the Minister new technologies allow to provide the renewal and modernization of funds, induces work efficiency in all spheres of transport, guarantees the strengthening of relationships between the regions. Undoubtedly, collective task of the modernization of transport system is especially complicated but it can be solved.

### Significance of China will increase in trade and economic relations

Russian transport logistics service (TLS) market managed to overcome the consequences of the global economic crisis. In 2011, transport logistics services increased by 13 percent comparing to 2010. But the growth is not yet stable. Slow recovery of consumption and investment demand in Russia, uncertainty of the situation in the global market, economic recession of Euro-zone, downturn of the growth rates of global economic and trade in 2012 will interfere with the dynamics of cargo flows and make impact on the growth rates of transport logis-

tics market. Having in mind that bigger growth rates of economics remain in Asia, first of all in China, we may anticipate strengthening of trade and financial relationships in the line „South – South“. We should also expect further increase of China significance in trade and economic relationships as well as external Russian cargo flows.

It is forecasted that by 2013 the level of Russian economics will increase by 3,5 percent, the volumes of transport logistics services market - by 10 percent, exceeding 2 trillion roubles or 66,8 billion US dollars.

Such insights were given to the participants of the international event by the official publication of „TransRussia 2012“ „Eksposfera“ (Exosphere).

### The countries solved facing problems

For the twelfth time already the representatives of Lithuanian transport are participating with joint forces in Moscow exhibition and they say that „TransRussia“ remains to them the most important and the biggest annual event of transport industry in the Eastern region as there are excellent conditions created for coming into contacts with potential cargo owners and forwarders and transport companies, meet with present clients, find out and ‘tet-a-tet’ discuss the changes and tendencies taking



place in this field.

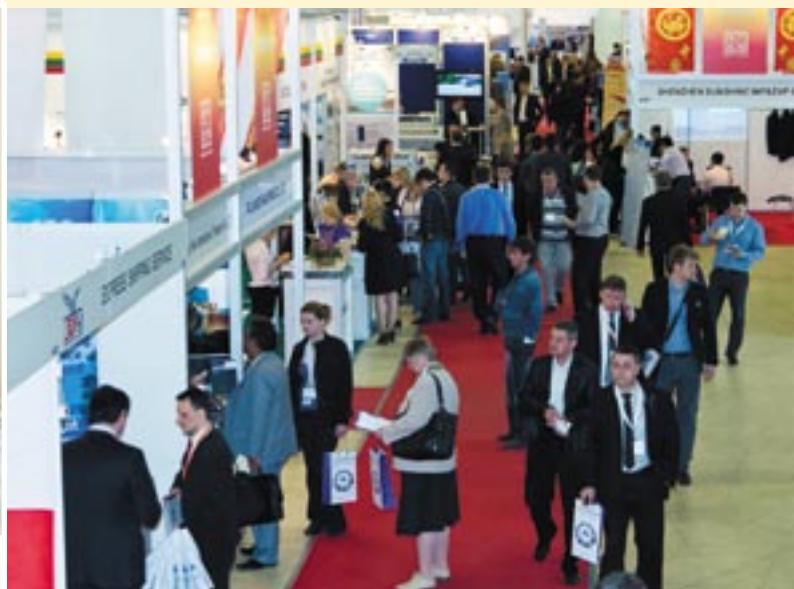
The interest in Russian market of Lithuanian railways and Klaipeda port remains due to potential cargo flows from this country. Russian cargo flow via Klaipeda port is growing annually: in 2006 1,7 million tonnes of Russian cargo was handled, in 2007 – 3,6 million tonnes, in 2008 cargo flow increased to 3,9 million tonnes in 2009, due to the global economic recession the cargo flow decreased to 3,3 million tonnes, and in 2010 cargo volumes started to grow – to 3,62 million tonnes. In 2011, 3,84 million tonnes of Russian cargo was handled via Klaipeda port. This is far from those figures that might be a background for stable partnership and bilaterally beneficial cooperation. Moreover, for the natural growth of cargo volumes there appear unintended interferences.

The Vice Minister of Transport and Communications of Lithuania Arunas Staras discussed it with the representatives of the Ministry of Transport of Russia and other institutions during the days of the

event „TransRussia“. Speaking to the State Secretary of the Ministry of Transport of Russia Sergei Aristov, A.Staras expressed concern that due to more strict control for road carriers of Lithuania and other EU countries, border crossing procedures became longer. Belarus has tightened the checking of EU trailers that carry the cargo of the third countries with two-country permits issued by Russia.

The representatives of Lithuania repeated the proposal that was given earlier – to introduce additional document which might essentially solve the order of use of two-country permits and might help to avoid different treatment of them. Lithuania proposes to introduce the additional document which might prove that the cargo that is going to be brought to Russia was loaded in Lithuania; therefore, it might be transported using the two-country permit.

According to negotiators, the meeting with Russian colleagues was positive and they promised to discuss and assess the Lithuanian proposal. ■



## “TransRussia 2012” (俄罗斯，莫斯科)

**传**统的第17届国际展览及会议“TransRussia 2012”于4月24日至27日在俄罗斯首都莫斯科举行。

伴随着每年不断扩大规模和令人惊讶的新奇事件，在英国ITE公司和俄罗斯联邦运输部的支持下，越来越多的运输专业人员聚集一堂。

### 本次展览命中四个运输因素

今年来自30多个国家的500家企业占地面积1.6万平方米，即使用面积比去年增长12.5%，来举办其介绍活动。来自50多个国家和地区的专家参观了展览。

创新和协同活动因素增加了观众数量。去年开始创新，一次举办两个展览：运输和物流展“TransRussia”安全和消防展览MIPS，并且今年这两个展会证明自己运作良好。

据展览的组织者说，该活动依靠四个轮子或者叫四个传输元素：铁路、公路、水运和空运。当然，在这个国际盛会中物流结构及附带导航设备和IT系统的交通工具发挥了特殊作用。

所有这些专家和代表，参加了展位上、会议厅中众多的内容丰富的交流，接受记者采访研究“公开讲座”，以及今年首次举办的大货主和货运航空公司之间的直接谈判。

### 复杂，但可以解决

事实上，由主办单位提出的创新获得了俄罗斯运输部的积极支持。这一点可以从运输部长Igor Levitin的致辞中体现出来，致辞在隆重的开幕仪式上由国务卿Sergey Aristov宣读。

据致辞表示，“TransRussia”展览首先面向所有运输>

服务，它表明了在这一领域的复杂整体解决方案：从运输和货运代理服务到软件供应和货物装卸设备。在部长的讲话中，人们可以感受到展览的精神完全符合将要执行到2030年的俄罗斯联邦运输战略的优先事项：平衡、质量、范围、集成、安全的满意度、生态、经济和快速发展的交通运输系统。

根据部长的新技术，使提供资金重建和现代化建设成为可能，增强了运输各个领域的工作效率，保证地区之间关系加强。毫无疑问，集体运输系统的现代化任务特别复杂，但这是可以解决的。

## 中国在贸易和经济关系中的重要意义将增加

俄罗斯运输物流服务（TLS）进行市场管理，设法克服全球经济危机的后果。在2011年，运输物流服务比2010年增加了13%。但增长尚不稳定。俄罗斯消费和投资需求的缓慢复苏，全球市场形势的不确定性，欧元区的经济衰退，2012年低迷的全球经济和贸易增长速度在将与干扰货物流量，影响物流运输市场的增长率。记得有更大的经济增长率保持在亚洲，首先在中

国，我们可以预见“南——南”线的贸易和金融关系将加强。我们还应该期待贸易和经济进一步增加对中国的意义，以及外部俄罗斯的货物流动关系。

据预测，到2013年俄罗斯的经济水平将增加3.5%，运输物流服务市场的量是10%，超过2万亿卢布或668亿美元。

传递给与会者的如此见解，来源于“TransRussia 2012”官方公布的“Exosphere”。

## 国家解决面临的问题

立陶宛运输的代表已经是第十二次与大家一起参加在莫斯科展览。他们说，“TransRussia”仍然是他们最重要的，在东部地区最大的交通运输行业的年度盛会，这里创造了良好的条件来与未来潜在的货主和货运代理及运输公司的联系，会见现有客户，找出并tet-a-tet讨论在这一领域正在发生的变化和趋势。

立陶宛铁路和克莱佩达港口对俄罗斯市场仍然感兴趣，是因为这个国家有潜在货流。俄罗斯通过克莱佩达港的货流每年增长：在2006年处理170万公吨俄罗斯货物，在2007年——360万公吨，2008年货物流量，提高到390万

吨，在2009年，由于全球经济衰退的货物流量下降到330万公吨，并于2010年货运量增长——362万吨。在2011年，384万公吨俄罗斯货物通过克莱佩达港处理。远从这些数字就可以看到这种稳定的伙伴关系和双边互利合作的背景。此外，自然增长的货运量出现意想不到的干扰。

立陶宛运输和通讯部副部长Arunas Staras的与俄罗斯交通运输部及其他机构的代表在“TransRussia”活动期间进行讨论。谈到对俄罗斯运输部国务卿Sergey Aristov，A.Staras表示关注，由于控制立陶宛和其他欧盟国家的公路运输更严格了，导致过境手续变得更长。白俄罗斯加强欧盟与俄罗斯发出的两个国家许可的拖车，进行第三国货物的检查。

立陶宛的代表重复之前给出的建议——引入额外的文件，基本上可以解决两个国家许可使用的顺序，可能有助于避免不同的待遇。立陶宛建议引入额外的文件，这证明将要带到俄罗斯的货物可能在立陶宛装载。因此，运送可能需要使用两个国家的许可证。

根据谈判代表的表述，与俄罗斯同事的会面是积极的，他们答应讨论和评估立陶宛提出的建议。 ■



2013

## 3<sup>rd</sup> Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition

In conjunction with conferences & seminars...

**07-09 MARCH 2013**

İstanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY

THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF  
THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY  
IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu



# 10th Intermodal AFRICA

2012

International Convention Centre Durban, South Africa  
Thursday 6 and Friday 7 September 2012

Hosted By



\* Technical Site Visit • Networking Welcome Reception • 80 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 600 International Decision Makers • Networking Gala Dinner  
**Complimentary Conference Delegate Registrations Worth GBP995 Per Delegate for Shipping Lines, Container Terminal Operating Companies and Port Authorities!**

Official Hotel



Lanyards Sponsor



Name Tag Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsor



Welcome Reception Sponsor



Gala Dinner Sponsor



Official Venue



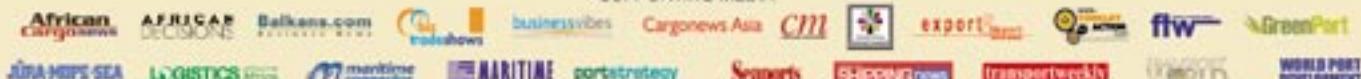
- The Future of African Ports And Maritime Development
- Key Issues And Trends In Sub Saharan Africa Ports, Logistics And Trade
- Challenges of South African Ports: Investment Opportunities And Productivity
- New Developments And Prospects For The Global Shipping Industry
- Understanding 3PLs Role in Containerised Logistics
- Outlining The Challenges of a Comprehensive Intermodal Connectivity Within Port - Rail - Road
- Realigning Ports Strategies: Anticipating Future Capacity And Requirements For Sustained Competitive Advantage
- Developing Synergies Between Seaports And ICDs Within The Region

Tel. +61 87 426 022  
Fax. +61 87 426 223  
Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

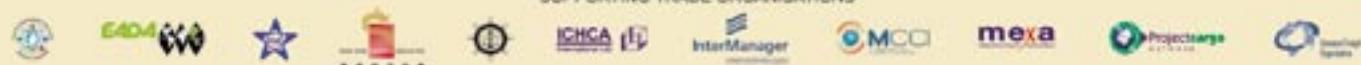
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

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

## SUPPORTING MEDIA



## SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





# „Port financing and investment”(Sopot, Poland)

**In May 10-11 in the Polish resort Sopot there took place the 9th ESPO conference with 250 participants and it discussed port management, financing and investment matters.**

**The conference, where high-rank officials from the institutions of Europe and Poland, port directors and specialists took part, was opened by ESPO chairman Viktor Schoenmakers.**

## Port mission changes

Summarising macro-economics of the countries, attention was paid to GDP which is one of the important factors speaking about investment possibilities. It was stressed that the Baltic States had reached the best results in this field lately: Estonia, where GDP growth was 7,6 percent, Lithuania (5,9 percent) and Latvia (5,5 percent).

The topic of the discussions became the tendency raised by EC to review the management policy of European ports: financial possibilities, principles of regional investments, public and private sector partnership.

EC member responsible for transport, Euro-Commissioner Siim Kalas stressed that half a year ago there took place the unofficial meeting of the Ministers of Transport of Europe and they discussed how to generate port financing and develop infrastructure.

As economics is getting more intensive, the ports are also growing and their activities are getting more intensive as well. Following the prognosis of analysts, stevedoring volumes should increase by 30-50 percent in 2030-2050.

The mission of the ports also changes. They become big logistics centres and especially important parts in the uninterrupted logistics chain. These changes are inseparable from external and internal competition. It also changes. In the future there will compete not only separate ports but entire supply chains and the success of their activities cannot be separated from big clients, such as the activities of the shipping companies.



From the left: R. Stryzewicz, Gdansk port president; V. Schoenmakers, ESPO chairman; L. Mogisaite, Development director of the magazine JURA MOPE SEA; J. Jarosinski, Gdynia port president

In order to maintain relevant market share, the competitiveness of European ports cannot lag behind from rapidly growing ports in North Africa and Asia and especially China.

Therefore, there appear quite a lot of new problems for the ports of Europe: the need for investments and high-quality human resources, integration with cities and regions matters and others.

In order to cope with those problems and permanently growing demand, ports need modern infrastructure solutions and adequate financing: state and private.

## Manifesto concerning the renaissance of port management

Participants of ESPO conference have expressed a lot of remarks on port management matters and approved EC opinion that port management policy should be revised or in other words – start the renaissance of port management. There was discussed and adopted the manifesto of port management renaissance, dedicated to the heads of the ports, governments of the countries and the institutions of EU.

It is said in the Manifesto that during the last ten years the activi-

ties of ports had greatly changed. If ports for a long time were a mere place for loading and discharging of ships, now they became a part of uninterrupted logistics chains. There greatly changed the competitive environment of ports which is predetermined by the factors horizontal and vertical integration of market participants. These market-related and societal trends are interwoven and have created a highly uncertain and complex environment for ports and fundamentally changed the port concept as such.

Throughout this dynamic process of change, one thing has remained constant. Seaports are as vital as ever to Europe's external and internal trade, business development and the welfare of its citizens.

As such, seaports are the principal multi-modal facilitators of economic growth. To ensure that this essential function for Europe's economy remains safeguarded, a 'renaissance' of port management is required, together with a political awareness of port development needs.

Management of European seaports is in most cases devolved to a port authority, an entity which, regardless of ownership and other institutional features, assumes both public and economic responsibilities. The traditional role of port authorities needs to be fundamentally revised. Port authorities essentially have to become dynamic port developers and policy-makers need to give them the necessary means and tools to perform this role.

port authorities ideally placed to meet the various challenges that both market forces and society impose upon seaports. But to fulfill this mission, the traditional role of port authorities needs to be fundamentally revised. Port authorities that confine their role to conserving port land and regulating nautical safety will be unable to make a difference. Though essential, these basic functions need to be developed pro-actively in a wider portfolio of tasks that add value to the wider port community, the logistics chain, business in general and the societal and environmental context in which ports operate. Port authorities essentially have to become dynamic port developers and policy-makers need to give them the necessary means and tools to perform this role.

The European Sea Ports Organisation represents the common interests of port authorities from 27 countries in the European Union and its neighbours. Together, these port authorities manage more than 800 seaports, great and small. ESPO ensures that they have a clear voice in the European Union. The organisation promotes the common interests of its members throughout Europe and is also engaged in dialogue with European stakeholders in the port and maritime sector. Convincing that a renaissance of port management and policy is essential to safeguard the sustainable functioning of seaports, ESPO has established The Renaissance of Port Management and Policy Manifesto for Port Authorities, Governments and the European Union.

The Manifesto states that throughout dynamic process of change, one thing has remained constant. Seaports remained as vital as ever and they are multi-modal facilitators of economic growth. Management of European seaports is in most cases devolved to a port authority, an entity which, regardless of ownership and other institutional features, assumes both public and economic responsibilities. The traditional role of port authorities needs to be fundamentally revised. Port authorities essentially have to become dynamic port developers and policy-makers need to give them the necessary means and tools to perform this role.

The organisation promotes the common interests of its members



throughout Europe and is also engaged in dialogue with European stakeholders in the port and maritime sector. Convinced that a renaissance of port management and policy is essential to safeguard the sustainable functioning of seaports, ESPO has established this manifesto. In this manifesto ESPO addresses its member-ports in the first part, local, regional and/or national governments responsible for port governance in the second part, and finally the institutions of the European Union.

This document invites in the first part to create the appropriate business climate for customers, investors and service providers, by investing in infrastructure, facilities and ancillary services within the port area and in broader networks and innovative clusters, pursue an active interest in optimizing the performance of the various service providers, adhere to principles of good corporate governance, including transparency and non-discrimination, invest in good neighbourly relations with societal stakeholders and maintain and enforce high standards of environmental and safety performance for the entire port complex, while simplifying or avoiding multi-layer levels of regulation.

In the second part the manifesto calls to establish governance structures which allow port authori-

ties to perform their functions in an independent way, maintain or establish financial autonomy of port authorities, ensure that port authorities have control over the quality performance of all relevant services provided by third parties within the port area, avoid proliferation of other agencies with port-related governance competencies and simplify planning and consent procedures as well as customs and other administrative procedures.

In the last part the document proposes to establish clear and proportional guidance on the application of relevant Treaty rules, promote a renewed industrial policy for ports, simplify or increase the efficiency of implementation of legislation in the field of environment, customs, border controls and security, ensuring harmonised application, create an internal market for shipping and respect the international nature of seaborne trade in all forthcoming initiatives and establish a network of core and comprehensive ports and financially support port-related projects with demonstrated EU added value in terms of transport efficiency, sustainability and/or territorial cohesion under the new TEN-T framework and other funding instruments.

*Next year ESPO conference will take place in Varna (Bulgaria) in May 30-31.*

## “港口融资和投资” (索波特，波兰)

**5**月10-11日在波兰的度假胜地索波特举办了第九届ESPO会议，参加活动的250人讨论了港口管理、融资和投资事宜。来自欧洲和波兰机构的高级官员、港口董事和专家参加了会议，大会由ESPO主席Viktor Schoenmakers宣布开幕。

### 港口任务的变化

总结国家的宏观经济，注重点集中到GDP上，这对投资可能性来讲是最重要的因素之一。有人强调，波罗的海国家最近已在这一领域达到最佳效果：爱沙尼亚国内生产总值增长率为7.6%，其中，立陶宛(5.9%)以及拉脱维亚(5.5%)。

讨论的话题成为教统会提出的审查欧洲港口的管理政策，包括：金融可能性、区域投资的原则、公共和私营部门的伙伴关系。

欧共体成员国负责运输，欧盟委员Siim Kalas强调，半年前举行了欧洲运输部长非正式会议，他们讨论了如何生成码头的融资和发展基础设施。



经济越来越紧密，港口也越来越大，他们的活动也越来越密集。分析家预测，在2030至2050年装卸量应增加30-50%。

港口的使命也发生了变化。它们成为大物流中心，尤其在不间断的物流链中成为重要的组成部分。这些变化与内部和外部的竞争是分不开的。它也改变。在未来竞争中不仅有单独的港口，还有整个供应链，其活动的成功与如船公司之类的大客户的活动密不可分。

为了保持相关市场的份额，欧洲港口的竞争力，不能落后于在北非和亚洲，特别是在中国快速增长的码头。

因此，对于欧洲港口来说似乎有很多新问题，投资和高品质人力资源，整合城市和地区事务以及其他需求。

为了应付这些问题，这些永久增长的需求，港口需要现代化的基础设施解决方案和充足的资金：分别来自国营和私营。

## 有关港口管理的复兴宣言

ESPO会议的与会者都表达了很多港口管理事宜的言论，并且从欧共体批准的言论看来，港口管理政策应加以修订，或换句话说——启动港口管理复兴。讨论并通过致力于港口、欧盟国家和机构的政府首脑的港口管理复兴宣言。

据宣言说港口活动在过去十年已大大改变。如果说很长一段时间以来港口仅仅作为船舶装载和履行的地方，现在他们却已经成为了不间断物流链的一部分。预先确定的因素极大地改变了港口纵横交错的市场竞争环境。这些相互交织的市场和社会的发展趋势和已经给港

口创建了一个具有高度不确定性的复杂环境，并从根本上改变这种港口的概念。

纵观这一变化的动态过程，有一件事一直保持不变。有史以来海港对欧洲最大的外部和内部贸易、商业发展及其公民福利至关重要。

因此，港口是主要的多式联运经济增长的推动者。为了确保这点依然对欧洲经济起到基本的保障功能，“复兴”港口管理是必须的，连同港口发展政治意识的需要。

欧洲港口的管理是在大多数情况下，移交给港务局，一个实体，不论所有权和其他机构的功能，承担公共和经济责任。这种混合型的性格使港口当局占尽地利，以应付各种挑战，市场力量和社会强加于海港。但要完成这一使命，港口当局的传统作用需要从根本上改变。作用局限于码头、土地节约和调节航海安全的港口管理当局将无法有所作为。虽然重要，但这些基本功能的需要有积极的发展，完成更广泛的任务，为港口社区、为港口在一般业务的社会和环境的情况下经营组合的物流链增加更广泛的价值。港口当局基本上成为动态口岸的开发者和决策者，需要给他们必要的手段和工具，来执行这个角色。

欧洲港口组织代表来自欧盟和其邻国的27个国家港口当局的共同利益。总之，这些港口当局管理大小800多个港口。ESPO确保他们在欧盟有一个清晰的声音。该组织促进其成员在整个欧洲共同利益，也与欧洲港口及航运业的利益相关者进行对话。港口管理和政策的复兴深信是必不可少，以保障港口的可持续运作。ESPO已建立港口管理的文艺复兴，并为港口管理当局、各国

政府和欧洲联盟的建立了政策宣言。

宣言指出，在整个动态变化的过程中，有一件事一直保持不变。海港仍然像以往任何时候那样重要，他们是经济增长的多模态主持人。欧洲港口的管理是在大多数情况下，移交给港务局，一个实体，不论所有权和其他机构的功能，都承担公共和经济责任。港口当局的传统作用，需要从根本上修改。港口当局基本上成为动态港口的开发者和决策者需要给他们必要的手段和工具，来执行这个角色。

该组织促进其成员和整个欧洲的共同利益，也与欧洲港口及航运业的利益相关者进行对话。ESPO深信，港口管理和政策的复兴是必不可少的，以保障港口的可持续运作，建立了这个宣言。在这个宣言中，ESPO着重将港口成员列于第一部分，地方、区域和/或国家政府负责治理港口的在第二部分，负责欧洲联盟机构的在最后。

本文档提出邀请，在第一部分中通过投资基础设施，为客户、投资者和服务商创造适当的商业氛围，在港区内外以及更广泛的网络中创新集群的设施和配套服务，追求性能优化，积极关注各种服务提供商，坚持良好的企业管治原则，包括透明度和非歧视性的睦邻友好关系原则，投资与社会利益相关者，维护和执行整个港口复杂的环境和安全性能的高标准，同时简化或避免多层次的监管水平。

在第二部分的宣言呼吁建立治理结构，使港口管理当局在一个独立的方式下执行其职能，维持或建立港口当局的财政自主权，港口当局必须控制所有性能，确保港区内外第三方当事方提供的相关服务的质量，避免与港口有关的管治能力的其他机构的增殖和以及简化和同意海关和其他行政程序规划的程序。

在最后部分，文件提出明确建立有关条约规则应用上及比例指导，促进港口再度产业政策，简化或增加法例的实施，在环境领域、海关、边境控制和安全效率方面，确保统一的应用程序，创建一个内部的航运市场，尊重所有即将举行倡议国际海运贸易的性质，并建立一个核心网络和全面的码头以及实验室来测试的欧盟财政支持与港口有关的项目，增加了运输效率方面价值、可持续性和/或领土的凝聚力，根据新的TEN-T的框架和其他手段筹资。■

明年的ESPO会议将于5月30-31日在瓦尔纳（保加利亚）举行。

# InterPORT

МЕЖДУНАРОДНАЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ВЫСТАВКА

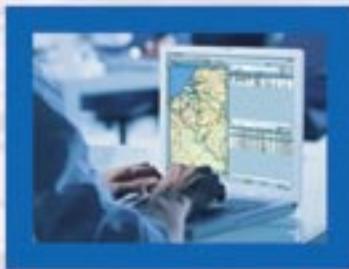
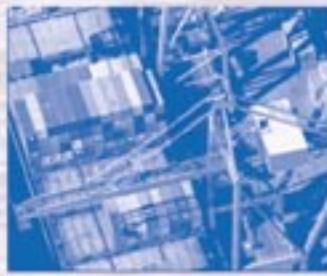


СТРОИТЕЛЬСТВО и  
ЭКСПЛУАТАЦИЯ



7→9 ноября  
2012

МОСКВА  
ЦВК  
«Экспоцентр»



## РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

### СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНФРАСТРУКТУРА

- ➔ Морские и речные порты:  
проектирование, строительство, ремонт,  
реконструкция и обустройство
- ➔ Гидрооружия
- ➔ Машины и оборудование, технологии  
и материалы для строительства, ремонта  
и реконструкции гидрооружий
- ➔ 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**<sup>®</sup>  
выставочное объединение

Тел: (812) 320-80-94,  
E-mail: [port@restec.ru](mailto:port@restec.ru)



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)

## Дыхание Дракона

## Drakono kvēpavimas

«Rail  
Baltica»  
– проект  
будущего

„Rail  
Baltica“  
– ateities  
projektas

### Логистические решение

### Logistikos sprendimai





Klaipėdos miesto savivaldybė

Mecenatas



Partneriai

VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO  
JŪRŲ UOSTO DIREKCIJALITHUANIAN  
SEA MUSEUM

Didžiųjų remėjai

KLAIPĖDOS VANDUO  
**KLASCO**  
KLASCO GROUP

KLAIPĖDOS NAFTA

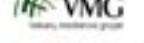


KLAIPĖDOS ENERGIIA

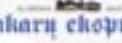
Remėjai



Mažieji remėjai



Informacinių remėjai



BŪK SVEIKAS,  
GERUJŲ VĖJŲ MIESTE!

## СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

### 44 Слово издателя

Дыхание Дракона

**Leidėjos žodis**

Drakono kvėpavimas



### 46 Признание

Почетная награда Азербайджана – послу Литвы

**Pripažinimas**

Garbingas Azerbaidžano apdovanojimas – Lietuvos ambasadorui



### 48

#### Эксклюзивное интервью

Дипломатические достижения Литвы в Азербайджане – добавленная стоимость политики ЕС в регионе

**Išskirtinis interviu**

Lietuvos diplomatiniai laimėjimai Azerbaidžane – pridėtinė ES politikos regione vertė



### 54 Логистика

Интермодальность – первый приоритет Литовских железных дорог

**Logistika**

Intermodalumas – Lietuvos geležinkelių pirmasis prioritetas



### 57 Проекты Евросоюза

«Rail Baltica» – проект будущего

**Europos Sąjungos projektais**

„Rail Baltica“ – ateities projektas

### 60 Железные дороги

Ускоренная модернизация Литовских железных дорог

**Geležinkelis**

Spartus Lietuvos geležinkelių modernizavimas

### 62 Логистика

Проекты общественных центров логистики

**Logistika**

Viešųjų logistikos centrų projektai

### 64 Логистика

Выбирая своего поставщика аутсорсинга логистических услуг

**Logistika**

Logistikos tiekėjo pasirinkimas



### 68 Международные мероприятия

«Туркменистан–Европа: перспективы сотрудничества» (Берлин, Германия)

«TransRussia 2012» (Москва, Россия)

«Финансирование портов и инвестирование» (Сопот, Польша)



#### Tarptautiniai renginiai

„Turkménistanas-Europa: bendradarbiavimo perspektyvos“ (Berlynas, Vokietija)

„TransRussia 2012“ (Maskva, Rusija)

„Uostų finansavimas ir investavimas“ (Sopotas, Lenkija)

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

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

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

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

**Žurnalo atstovybės:**

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

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

**Kazachstane, Almatuje**  
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**  
Išankuli Faizulajevas  
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

**Kanadoje , Vankuverje**

Aleksandras Galunenka  
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC, V6E  
1A3, Canada  
alex.galunenko@canadiancollege.com

#### Ši numerij iliustravo

Algis Palionis, Išankuli Faizulajevas,  
Liana Mogišaitė.  
Už renginių nuotraukas dėkojame jų organizatoriams.

**Viršelis** Dainoras Petreikytės

**Spausdino**  
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvė Vilniuje  
Redakcija rankraščių negražina ir nerecenzuoja, už reklamos agentūry parenčių 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.**



# Дыхание Дракона

**В** европейской мифологии дракон изображается как злобное огнедышащее существо, сидящее на мешках с золотом в заколдованным замке и за благосклонность к окружающим требующее жертв – невинных девушки.

Совсем иначе дракон трактуется в азиатской культуре. Здесь он считается символом силы, единства, долголетия, воплощающим благородные свойства мужской природы: силу, отвагу, мудрость, великолюбие. Это – знак властелина, императора.

В восточной астрологии дракон является одним из самых могущественных, сильных и удачливых знаков. Он – творческий, инициативный и благосклонный к новым идеям.

Таким образом, нынешний год Дракона, который по традиционному китайскому календарю является 4710м, для рынка Китая и интересующегося им мира должен быть особенно удачным.

Когда представителя одной международной компании спросили, интересует ли их Китай, ответ был молниеносным: «А кого же он сегодня не интересует?!».

Достаточно взглянуть на заголовки в прессе последних лет.

«Renault» и «Nissan» в Китае. «Seat» выходит на рынок Китая. Производители шампанского и коньяка шагают на китайский рынок. Польша планирует увеличить экспорт свинины в Китай. «Nestle» попытается завоевать рынок Китая. «Chrysler» возвращается на китайский рынок. «Jaguar Land Rover» будет штурмовать рынок Китая. Китайский рынок: рискованно притягательный. Ирландские фермеры нацеливаются на китайский рынок. «Fiat Viaggio»: о китайском рынке мечтают и итальянцы. Новейшим своим шедевром «Dartz» нацелился на рынок Китая. Специальная версия «Rolls Royce Phantom» предназначена для китайского рынка. Будет создан электромобиль для китайского рынка. Телефоны «Nokia Lumia» на рынке Китая. В Китае бизнесменов ждут отличные перспективы. Китай может стать крупнейшим рынком торговли с ЕС. На рынке акций Китая открываются привлекательные возможности инвестирования. За 15 лет Китай может стать самым привлекательным рынком для вложения капитала.

Список можно продолжать еще долго.

Великий поход на китайский рынок начался, пожалуй, в 2006 году, когда международная корпорация IBM перенесла свой второй по величине офис из штата Нью-Йорк в китайский город Шэньчжэнь недалеко от Гонконга. Это было запоминающееся событие в истории бизнеса и китайского рынка. Потом многие компании одна за другой перенесли свой бизнес в Китай, так как «всемирная фабрика» соблазняла дешевой рабочей силой и другими привлекательными возможностями.

Однако ситуация меняется. С интенсификацией конкуренции внутри страны и появлением большего количества ограничений развития бизнеса в Китае дается зарубежным компаниям все труднее. Некоторые из них балансируют на стратегии ухода.

За последние несколько лет изменилось и положение

жителей Китая. Заметно укрепился средний класс, который больше уже не будет дешевой рабочей силой. Очень выросло производство в самом Китае. Местные компании становятся сильными участниками рынка и даже могут конкурировать с известными брендами. Возьмем, к примеру, потенциал китайской авиации. Вполне возможно, что пользующиеся поддержкой правительства Китая компании вскоре станут конкурировать с самолетостроителями «Boeing» и «Airbus», долгие годы царящими на мировом рынке. Можно привести немало таких примеров.

По прогнозам экспертов, в течение предстоящих 5–10 лет мир столкнется с экономической мощью Китая и должен будет с этим считаться. По их мнению, пока западный мир будет приводить в порядок свои финансовые сектора, пострадавшие во время финансового кризиса, Китай успешно займет лидирующие позиции на зарубежных рынках. Многие иностранные компании Китай просто купят.

Экономический потенциал Китая основан на убеждении, что Китай нужен миру. Нужен ли мир Китаю – на этот вопрос может ответить только он сам.

Как утверждает известный американский политолог и аналитик Дж.Фридман, не следует забывать, что Китай не всегда участвовал в международной торговле. Он периодически замыкался и избегал контактов с иностранцами. Одним из самых наглядных символов отмежевания китайцев от окружающего мира является Великая китайская стена.

Сотрясаемая кризисом Европа с надеждой смотрит на Китай, который, как пишет германская газета «Frankfurter Rundschau», располагая резервом иностранной валюты в размере 3,2 триллиона долларов, действительно мог бы сыграть важную роль в спасении еврозоны. Однако очевидно, что Китай не станет делать это даром.

Это было ясно показано в ходе визита в Китай канцлера Германии Ангелы Меркель в начале года. А.Меркель пыталась усилить доверие к Европе, пытающейся преодолеть кризис задолженностей, и просила у Пекина помочь, призывая больше инвестировать в экономику Европы.

Как пишет китайская газета «People's daily», Европа важна для Китая, однако его стратегическая роль должна быть оценена заново. Если Европа сумеет избавиться от старых политических и экономических комплексов, у нее будет большой потенциал для установления стабильных отношений с Китаем. Как замечает газета, канцлер Германии Ангела Меркель является первым представителем большой политической силы, посетившим Китай в год Дракона, так что следует надеяться, что ее визит не был напрасным.

Китайская газета «China daily» напоминает, что и другим лидерам ЕС, отправляющимся в Китай на переговоры о сотрудничестве, следует учитывать интересы Китая.

Хотя китайский Дракон не дышит огнем и не требует принести в жертву невинных девушек, Европа не должна забывать, что он сидит на мешке с золотом и, чтобы добиться его благосклонности, некоторые жертвы неизбежны.

Искренне ваша –  
Зита Таллат-Кялпшайтэ,  
издатель журнала



# Drakono kvėpavimas

**E**uropos mitologijoje drakonas vaizduojamas kaip piktas, ugnimi al suojantis sutvėrimas, užburtoje pilyje tupintis ant aukso maišų ir už tai, kad būtų palankus aplinkiniams, reikalaujantis auką – nekaltų mergelių.

Visai kitaip drakonas atrodo Azijos kultūroje. Čia jis laikomas jėgos, vienybės, ilgaamžiškumo simboliu ir iškūnija taurišias vyriškos prigimties savybes: stiprumą, drąsą, išmintį, kilniaširdiškumą, kilmingumą. Tai – valdovo, imperatoriaus ženklas.

Rytų astrologijoje drakonas yra vienas galtingiausių, stipriausių ir sėkmingiausių ženklu. Jis – kūrybingas, iniciatyvus ir palankus naujoms idėjoms.

Taigi, šie Drakono metai, kurie pagal tradicinį kinų kalendorių jau yra 4710-ieji, Kinijos rinkai ir ja besidominčiam pasauliui turėtų būti itin sėkmingi.

Vienos tarptautinės kompanijos paklausus, ar ją domina Kinijos rinka, atsakymas buvo žaibiškas: „Ko gi ji šiandien nedomina“.

Užtenka pažvelgti į pastarųjų metų antraštes spaudoje.

„Renault“ ir „Nissan“ Kinijoje. „Seat“ žengs į Kinijos rinką. Šampano ir konjako gamintojai žengia į Kinijos rinką. Lenkija planuoja didinti kiaulienos eksportą į Kiniją. „Nestle“ bandys užkariauti Kinijos rinką. „Chrysler“ sugržta į Kinijos rinką. „Jaguar Land Rover“ šтурmuos Kinijos rinką. Kinijos rinka - rizikingai patraukli. Airijos ūkininkai taisosi į Kinijos rinką. „Fiat Viaggio“ - kinų rinkos trokšta ir Italai. Privačių lėktuvų gamintojai dairosi į Kinijos rinką. Naujausiu savo šeđevru „Dartz“ nusitaikė į Kinijos rinką. Speciali versija „Rolls Royce Phantom“ skirta Kinijos rinkai. Bus kuriamas elektromobilis Kinijos rinkai. „Nokia Lumia“ telefonai Kinijos rinkoje. Kinijoje verslininkų lauks puikios perspektyvos. Kinija gali tapti didžiausia ES prekybos rinka. Kinijos akcijų rinkoje atsiveria patrauklios investavimo galimybės. Per 15 metų Kinija gali tapti patraukliausia rinka kapitalui pritraukti.

Sąrašą galima teste iilgai.

Didysis žygis į Kinijos rinką prasidėjo bene 2006 metais, kai tarptautinė korporacija IBM perkėlė savo antrą pagal dydį biurą iš Niujorko į netoli Honkongo esantį Kinijos miestą Šenzeną. Tai buvo įsimintinas įvykis verslo ir Kinijos rinkos istorijoje. Po to daugelis kompanijų viena po kitos savo verslą perkėlė į Kiniją, nes „pasaulio fabrikas“ vilijojo pigios darbo jėgos ir kitomis patraukliomis galimybėmis.

Tačiau situacija keičiasi. Suintensyvėjus konkurencijai šalies viduje ir atsiradus daugiau apribojimų, verslo vystymas Kinijoje užsienio bendrovėms tampa sudėtingesnis. Kai kurios jų balansuoja ties „išėjimo“ strategija.

Per pastaruosius keletą metų pasikeitė ir Kinijos gyven-



tojų padėtis. Labai sustiprėjo vidurinioji klasė, kuri jau nebebus pigi darbo jėga. Smarkiai išaugo pačios Kinijos gamyba. Šalies bendrovės tampa stipriomis rinkos dalyvėmis, galinčiomis konkuruoti su žinomais prekių ženklais. Sakykime, kad ir Kinijos aviacijos potencialas. Tikėtina, kad Kinijos vyriausybės remiamos bendrovės netrukus ims konkuruoti su daugybe metų rinkoje karaliaujančiais „Boeing“ ir „Airbus“ lėktuvų gamintojais. Tokių pavyzdžių galima pateikti ir daugiau.

Ekspertų prognozėmis per pastaruosius 10-15 metų pasaulis susidurs su ekonomine Kinijos galia ir privilėjais su tuo skaitytis. Jų manymu, kol Vakarų pasaulis tvarkys savo per finansų krizę sujauktus finansų sektorius, Kinija sėkmingai užsiims poziciją užsienio rinkose. Daugybė užsienio bendrovėų Kinija tiesiog nupirkis.

Kinijos ekonominis potencialas slypi žinojime, kad Kinija yra reikalinga pasauliui. Ar pasaulis reikalingas Kinijai - iš klausimą gali atsakyti tik ji pati.

Kaip teigia žinomas JAV politologas ir analitikas G. Fredmanas, nereikia pamiršti, kad Kinija ne visada dalyvavo tarptautinėje prekyboje. Ji periodiškai užsidarydavo ir vengdavo kontaktų su užsieniečiais. Vienas akivaizdžiausiu kinų atsiribojimo nuo aplinkinio pasaulio simbolių yra Didžioji Kinijos siena.

Krizės krečiama Europa su viltimi žvelgą į Kiniją, kuri, kaip rašo Vokietijos dienraštis „Frankfurter Rundschau“, disponuodama 3,2 triliono dolerių užsienio valiutos rezervu, tikrai galėtų suvaidinti svarbų vaidmenį gelbėjant euro zoną. Tačiau akivaizdu, kad Kinija to nedarys už dyką.

Tai buvo aiškiai parodyta metų pradžioje įvykusio Vokietijos kanclerės Angelos Merkel vizito į Kiniją metu. A. Merkel bandė sustiprinti pasitikėjimą Europa, mėginančia įveikti skolų krizę ir praše Pekino pagalbos, ragindama daugiau investuoti į Europos ekonomiką.

Anot Kinijos dienraščio „People's daily“ Europa yra svarbi Kinijai, tačiau jos strateginis vaidmuo turi būti įvertintas iš naujo. Jei Europa sugebės atskiratytį savo senų politinių ir ekonominii kompleksų, ji turės didelį potencialą užmegzti stabilius santykius su Kinija. Kaip teigia dienraštis, Vokietijos kanclerė Angela Merkel yra pirmoji didelės politinės galios atstovė, aplankiusi Kiniją Drakono metais, tad reikia tikėtis, kad jos vizitas nebuvó bevertis.

Kinijos dienraštis „China daily“ primena, kad ir kiti ES lyderiai, vykdami į Kiniją tartis dėl bendradarbiavimo, pri-  
valo atsižvelgti į Kinijos poreikius.

Nors Kinijos drakonas nealsuoja ugnimi ir nereikalauja nekaltų mergelių, Europa neturi pamiršti, kad jis turi ant aukso maišo, ir norint pasiekti jo palankumo tam tikros aukos yra neišvengiamos.

*Z. T. K.*  
Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė,  
žurnalo leidėja



Награду "Золотая чинара"  
Кястутису Кудзманасу  
вручает Мехрибан  
Алиева.

## Почетная награда Азербайджана – послу Литвы

**10** мая в столице Азербайджана Баку торжественно открыт впечатляющий комплекс - центр культуры, названный именем национального лидера Азербайджана Гейдара Алиева.

Открывая уникальный шедевр архитектуры, который построен по проекту известного британского архитектора, женщины иракского происхождения Захы Хадид, президент Азербайджана Ильхам Алиев отметил, что этот центр будет служить людям Азербайджана, как верно служил своей стране долгие годы руководивший Азербайджаном Гейдар Алиев, выведший страну из кризисов и отставания в ряды лидирующих

государств.

Во время торжественной церемонии были вручены особые важные международные награды «Золотая чинара».

Этим награждением за заслуги по развитию культурных связей с Литвой и вклад в науку и образование Азербайджана награжден Чрезвычайный и Полномочный посол Литовской Республики Кястутис Кудзманас.

Почетную награду ему вручила президент фонда Гейдара Алиева, первая леди страны Мехрибан Алиева.

Этой премией уже награждены бывший генеральный секретарь ЮНЕСКО Коихиро Мацуура, генеральный секретарь ISESCO Абдул Азиз Осман Аль-Тувейджри и выдающиеся общественные и куль-

турные деятели Азербайджана и других стран.

Благодаря за высокую оценку, посол отметил, что внимание к подрастающему поколению, инвестиции в образование являются одним из долгосрочных определяющих факторов, которые гарантируют ускоренную модернизацию страны.

Основа сотрудничества посольства Литовской Республики и фонда Гейдара Алиева была заложена в июле 2010 года, когда президент фонда, посол доброй воли при ЮНЕСКО и ISESCO Мехрибан Алиева и посол ЛР Кястутис Кудзманас подписали Меморандум о гуманитарном сотрудничестве. За последние годы деятельность посольства и фонда уже принесла ощутимые результаты.



Heydar Alijevo centras Baku.

# Garbingas Azerbaidžano apdovanojimas – Lietuvos ambasadoriui

**G**egužės 10 d. Azerbaidžano sostinėje Baku iškilmingai atidarytas įspūdingas kompleksas, Azerbaidžano nacionalinio lyderio Heydar Alijevo vardu pavadintas kultūros centras.

Atidarydamas unikalų architektūros šedevrą, kuris pastatytas pagal garsios irakiečių kilmės britų architektės Zahos Hadid projektą, Azerbaidžano prezidentas Ilhamas Alijevas pabrėžė, kad šis centras tarnaus Azerbaidžano žmonėms, kaip ištikimai savo šalai tarnavo iš krizių ir atsilikimo į pirmaujančiųjų valstybių gretas ją išvedęs ilgametis Azerbaidžano vadovas Heidaras Alijevas.

Iškilmingos ceremonijos metu buvo įteikti ypač svarbūs tarptautiniai apdovanojimai „Auksinis platanas“.

Šiuo apdovanojimu už nuopelnus vystant kultūrinius ryšius su Lietuva ir indėli į Azerbaidžano švietimą



Heydar Alijevo centro atidarymo juosteľ perkerpa Azerbaidžano prezidentas Ilhamas Alijevas ir Mehriban Alijeva.

bei mokslo apdovanotas Lietuvos Respublikos Nepaprastasis ir Igaliotasis ambasadorius Kęstutis Kudzmanas.

Garbingą apdovanojimą jam įteikė Heydar Alijevo fondo prezidentė, pirmoji šalies ponija Mehriban Alijeva.

Šia premija jau yra apdovanoti buvęs UNESCO generalinis sekretorius Koichiro Matsuura, ISESCO generalinis sekretorius Abdulas Azizas Othmanas Al-Tuvajris ir garsus Azerbaidžano bei kitų šalių visuomenės ir kultūros veikėjai.

Dėkodamas už aukštą įvertinimą, ambasadorius pabrėžė, kad dėmesys jaunajai kartai, investicijos į švietimą yra vienas iš ilgalaikių lemiamų veiksnių, kurie garantuoja spartų šalies modernizavimą.

Pagrindas Lietuvos Respublikos ambasados ir Heydar Alijevo fondo bendradarbiavimui buvo padėtas 2010 metų liepos mėnesį, kai fondo prezidentė, geros valios ambasadorė prie UNESCO ir ISESCO Mehriban Alijeva ir LR ambasadorius Kęstutis Kudzmanas pasiraše Memorandumą dėl humanitarinio bendradarbiavimo. Per pastaruosius metus ambasados ir fondo veikla jau davė apčiuopiamų rezultatų.



# Дипломатические достижения Литвы в Азербайджане – добавленная стоимость политики ЕС в регионе

**Конфедерация бизнеса Литвы, представляемая более чем 1500 предприятий страны и 19 бизнес-ассоциациями, воздала почести выдающимся представителям бизнеса страны, вручив ежегодные награждения. Знаком «Лидер партнерства» за многолетнее партнерство и сотрудничество в сплочении предпринимательских организаций страны и поощрении их координированной деятельности, представительство бизнес-интересов и создание благоприятных для развития предпринимательства условий, постоянную поддержку и поощрение диалога между бизнесом и властями посмертно награжден долголетний президент Конфедерации промышленников Литвы, президент АО «Ахемос группе», сигнатор Акта о независимости Литвы Бронисловас Лубис. Титулом «Посол бизнеса» за заслуги перед развитием бизнеса страны награжден посол ЛР в Азербайджане и Туркменистане Кястутис Кудзманас.**

**Сегодня в гостях у нашего журнала – Кястутис КУДЗМАНАС.**

**– Господин Кудзманас, Конфедерация бизнеса Литвы, наградив Вас знаком «Посол бизнеса», таким образом отметила Вашу квалифицированную деятельность по созданию деловых отношений между Литвой, Азербайджаном и Туркменистаном и ваш личный вклад в их развитие.**

**Созданную Вами атмосферу отношений не раз с разных трибунал высоко оценивали и представители бизнеса Азербайджана и Туркменистана.**

**Как Вы сами сегодня расцениваете ситуацию с бизнесом в этих странах и развитие отношений?**

– После открытия посольства Литвы в Баку в 2007 г. в Азербайджан хлынули литовские предприниматели. Экспансии литовского бизнеса на рынки Каспия способствовали визиты президентов, премьер-министров, министров Литвы, предпринимательских

делегаций разных уровней и двухсторонние бизнес-форумы, созданная благоприятная правовая среда, подписанные свыше дюжины межправительственных и межведомственных соглашений. Эффективно работает Литовско-Азербайджанская межправительственная комиссия по экономическому сотрудничеству. Не секрет, что в пространстве СНГ все еще значительное влияние имеют административные рычаги. Поэтому состояние официальных межгосударственных отношений оказывает непосредственное влияние на успех предпринимательства.

Успех предпринимательства в той или иной стране зависит от многих факторов. В данном случае совокупность этих факторов в Азербайджане была благоприятной для литовского бизнеса. Опыт литовского бизнеса, на-

копленный за последние 20 лет, гибкость и универсальность наших предпринимателей, высочайшее качество предлагаемых продуктов – решающие факторы, позволяющие литовским предприятиям успешно конкурировать с предложениями из других стран ЕС на рынках стран Кавказа и Каспия. В этот регион поступают не только товары и услуги из Литвы, все чаще литовских специалистов приглашают работать в азербайджанские и работающие в регионе зарубежные компании.

Предлагаемые товары и услуги зачастую похожи с точки зрения качества, и цены, оттого очень часто решающую роль при выборе товара или услуги в этих краях имеет имидж государства. Поэтому один из важнейших приоритетов нашего посольства – формирование положительного имиджа Литвы. Это в долгосрочной перспективе создает сильный положительный эффект. Посольство постоянно организует концерты литовских исполнителей, репортажи о Литве по телеканалам Азербайджана, на интернет-порталах, в других информационных средствах. Отрадно, что имидж Литвы в Азербайджане, регионе Каспийского моря и Кавказа очень высок.

В связи со специфическими условиями зарплаты руководителей предприятий в этой стране значительно превышают средние показатели по зарплате руководителей предприятий в ЕС. Тот факт, что экспорт нефти и газа является основным двигателем экономики страны, обусловливает не только высокие зарплаты, но и очень высокие цены внутри страны.

Я бы сказал, что в течение последних 5 лет между Литвой и Азербайджаном с одинаковым ускорением развивались отношения и в политической, культурной сферах, в области образования и науки, бизнеса и технологий.

**– Каковы интересы Литвы в**

**этих странах и чего Вам удалось добиться за срок Ваших полномочий, представляя их?**

– Интересы Литвы в Кавказском и Каспийском регионах синхронизируются с интересами ЕС. Литва была одним из инициаторов единой энергетической политики ЕС. Именно Литва первой озвучила идею Восточного партнерства, поддержала формат ГУАМ. (Неформальное экономическое объединение, в которое входят Грузия, Украина, Азербайджан, Молдова. Прим. ред.).

Все это сейчас является острием политики ЕС в этом регионе. А то, что Литва победила в нескольких проектах Восточного партнерства ЕС «Программы близнецов», посвященных Азербайджану, показывает, что Литва здесь желанна. Кстати, оба двухлетних проекта «Программы близнецов», которые самостоятельно осуществила Литва – «Помощь Милли Меджлису (парламенту) Азербайджана» по линии Сейма Литвы и «Помощь антикоррупционной службе Азербайджана» по линии Службы спецрасследований – признаны ЕС успешным опытом («success story») «Программ близнецов».

Надеюсь, что в ближайшее время мы выиграем еще пару проектов. Дипломатические достижения Литвы в Азербайджане являются добавленной стоимостью политики ЕС в регионе. Брюссель считает Литву экспертом и лидером не только в Азербайджане, но и в Кавказском и Каспийском регионе.

Литва пока не импортирует из Азербайджана ни нефть, ни газ, однако Азербайджан как один из альтернативных поставщиков углеводородов на рынки ЕС создает положительный эффект и в формировании энергетической независимости Литвы. Единый энергетический рынок ЕС в перспективе можно сравнить с сообщающимися сосудами: если налить нефть или газ в один из сосудов, снижается общий энергетический дефицит. В перспек-



тиве нехватка углеводородов на рынке ЕС будет ощущаться все сильнее, и роль Азербайджана как государства, экспортирующего энергоносители, только возрастет. Если удастся уговорить Туркменистан поставлять газ через Азербайджан на рынки ЕС, роль этого региона станет чрезвычайно важна для экономики Литвы. ЕС видит Азербайджан как основного партнера на переговорах по формированию энергетического коридора «ТрансКаспий».

Другая важная сфера – транспорт. То, что Туркменистан, Азербайджан, Турция являются странами, через которые проходил легендарный Шелковый путь, мы знаем со школьной парты. В настоящее время Шелковый путь возрождается в новой, современной форме. Страны Шелкового пути объединила межправительственная комиссия TRACECA, которая прилагает огромные усилия для формирования благоприятной системы тарифов и пересечения границ на Шелковом пути. В этом контексте TRACECA особенно интересует опыт наших проектов «Викинг» и «Сауле». TRACECA считает «Викинг» образцовым примером в формировании стратегии. Одной из наших целей было бы соединить TRACECA с «Викингом», чтобы загрузить железные дороги Литвы, автоперевозчиков и Клайпедской порт.

У TRACECA имеются серьезные перспективы для роста. Только в Восточном Китае в 2020 г. планируется потенциал экспорта на Запад в размере свыше 500 млрд долларов США. Часть этого потока товаров из коридора TRACECA могут и обязаны забрать «Викинг» и «Сауле».

Можно выразить удовлетворение тем, что литовский бизнес сконцентрировался не только в нефтегазовом секторе, а нашел и другие ниши для успешного развития в регионе. За три-четыре года после открытия посольства в Баку экспорт Литвы в Азербайджан вырос в 8 раз. Также сформирована хорошая база для дальнейшего роста экспорта.

#### **– Чем эти страны интересует Литва?**

Страны Кавказского и Каспийского региона, в первую очередь, интересуют опыт Литвы, наши достижения и опыт в закреплении государственности



К.Кудзманас (справа) с литовскими бизнесменами.

Литвы, опыт, приобретенный при вступлении в ЕС, ВТО, другие международные организации. Наш опыт по закреплению рыночной экономики, привлечению современных технологий, модернизации системы просвещения, повышению квалификации специалистов. Наши достижения по завоеванию новых рынков и созданию современных продуктов. Недаром на многих предприятиях и в учреждениях Азербайджана можно встретить экспертов и специалистов из Литвы. В Литве регулярно бывают потенциальные инвесторы из Азербайджана в поисках привлекательных проектов. Круг интересов предпринимателей очень широк. Так, совсем недавно в Литве побывало несколько азербайджанских делегаций, которые интересовал наш опыт по учреждению СЭЗ. Азербайджанцы также интересуют современные технологии по переработке сельхозпродукции.

В последнее время заметно воз-

росло число студентов из Азербайджана в вузах Литвы. Азербайджан планирует включить пару литовских университетов в программу нефтяного фонда Азербайджана, по которой ежегодно из страны отправляется по 1000 студентов на обучение в лучшие университеты мира на средства государства.

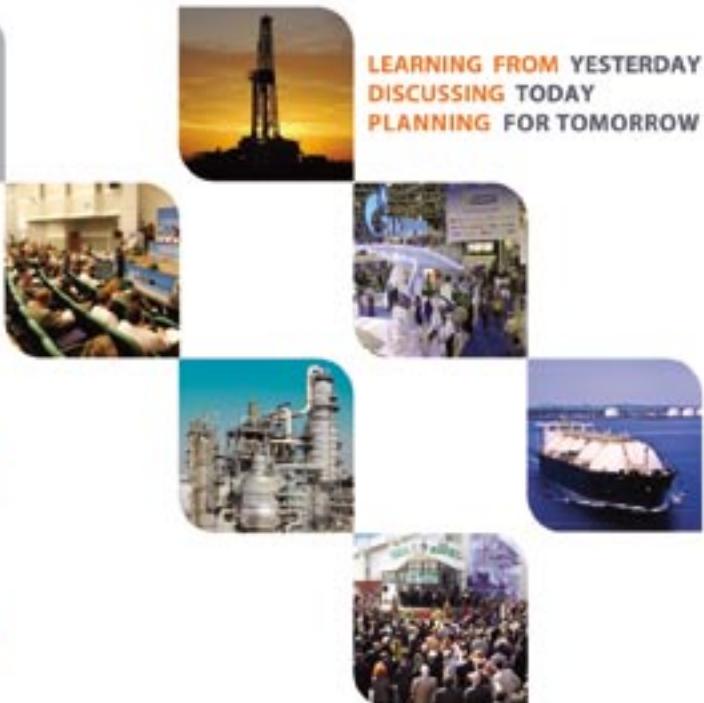
**– Азербайджан и Туркменистан – государства, обладающие огромными нефтегазовыми ресурсами – декларируют политику сотрудничества с Европой и «открытых дверей». Какие вы видите перспективы этого сотрудничества?**

– Азербайджан действительно стремится связать себя с ЕС энергетическими, экономическими узами. Благодаря этому поставлена цель создать гарантии безопасности и стабильности в регионе. Азербайджан пригласил в нефтяной и газовый секторы крупнейшие западные компании. Здесь успешно работают BP, CHEVRON, STATOIL, TOTAL.

Это позволило Азербайджану сформировать альтернативные маршруты поставки углеводородов. «Контракт века» – новый нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан и газопровод Баку–Эрзурум позволил Азербайджану существенно изменить энергетическую политику всего Кавказа. Почти вся азербайджанская нефть и газ сейчас поставляются на Запад в обход российских трубопроводов.

Между тем, Туркменистан, обладающий четвертыми по величине в мире запасами газа, декларирует политику «открытых дверей», не спешит пускать к себе западные компании. Там хоят компанию из Китая, Малайзии, России. Все же радует, что Туркменистан все более открыто обсуждает возможности поставок газа через Каспийское море в Азербайджан и дальше по азербайджанским трубопроводам на рынки ЕС.

**– Благодарим за ответы.**



# КАЛЕНДАРЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ВЫСТАВОК И КОНФЕРЕНЦИЙ



16-я УЗБЕКИСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
15 – 17 мая 2012  
Ташкент, Узбекистан



PETROTECH-2012

10-я МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЫСТАВКА  
И КОНФЕРЕНЦИЯ PETROTECH  
14 – 17 октября 2012  
Нью-Дели, Индия



3-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ  
КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА  
23 – 24 мая 2012  
Аваза, Туркменбашы, Туркменистан



7-я КАЗАХСТАНСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА  
«НЕФТЬ, ГАЗ, ИНФРАСТРУКТУРА МАНГИСТАУ»  
6 – 8 ноября 2012  
Актау, Казахстан



19-я АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
«НЕФТЬ И ГАЗ КАСПИЯ»  
5 – 8 июня 2012  
Баку, Азербайджан



17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
«НЕФТЬ И ГАЗ ТУРКМЕНИСТАНА»  
13 – 15 ноября 2012  
Ашхабад, Туркменистан



МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА «НЕФТЕГАЗ 2012», Павильон ITE  
25 – 29 июня 2012  
Москва, Россия



13-я УКРАИНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА «ИНТЕРНЕФТЕГАЗ»  
12 – 14 марта 2013  
Киев, Украина



10-й РОССИЙСКИЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС  
в рамках выставки «НЕФТЕГАЗ 2012»  
26 – 27 июня 2012  
Москва, Россия



12-я ТУРЦКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
10 – 11 апреля 2013  
Анкара, Турция



7-й ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ KAZENERGY  
2 – 3 октября 2012  
Астана, Казахстан



15-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПО ЭНЕРГЕТИКЕ,  
НЕФТИ И ГАЗУ, ВОДОСНАБЖЕНИЮ И ЗАЩИТЕ  
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
15 – 17 апреля 2013  
Дубай, ОАЭ



20-я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕФТЬ И ГАЗ»  
2 – 5 октября 2012  
Алматы, Казахстан



МИРОВОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС  
13 – 17 октября 2013  
Тэгу, Южная Корея



# Lietuvos diplomatiniai laimėjimai Azerbaidžane – pridėtinė ES politikos regione vertė

**L**ietuvos verslo konfederacija, atstovaujanti daugiau nei 1500 šalies įmonių ir 19 verslo asociacijų, pagerbė iškiliausius šalies verslo atstovus, įteikdama kasmet skirtamus apdovanojimus.

„Partnerystės lyderio“ ženklu už ilgametę partnerystę ir bendradarbiavimą telkiant šalies verslo organizacijas ir skatinant koordinuotą jų veiklą, verslo interesų atstovavimą ir palankią verslo plėtrai salygų kūrimą, nuolatinį verslo ir valdžios dialogo palaikymą bei skatinimą po mirties apdovanotas buvęs ilgametis Lietuvos pramonininkų konfederacijos prezidentas, AB „Achemos grupė“ prezidentas, Lietuvos Neprikalusomybės akto signataras Bronislovas Lubys.

„Verslo ambasadoriaus“ titulu už nuopelnus šalies verslo plėtrai apdovanotas LR ambasadorius Azerbaidžane ir Turkmenistane Kęstutis Kudzmanas.

Šio numerio mūsų žurnalo svečias – Kęstutis KUDZMANAS.

- Pone Kudzmanai, Lietuvos verslo konfederacija, skyrusi „Verslo ambasadoriaus“ apdovanojimą, pabréž Jūsų kvalifikotą veiklą, kuriant Lietuvos, Azerbaidžano ir Turkmenistano verslo santykius, bei Jūsų asmeninį indėlijuos puoselėjant.

Jūsų sukurtą santykių atmosferą ne kartą iš įvairių tribūnų aukštai įvertino ir Azerbaidžano bei Turkmenistano verslo atstovai.

Kaip Jūs pats šiandien vertinate šiuolių verslo situaciją ir santykių raiðą?

- Po Lietuvos ambasados atidarymo Baku 2007 m. į Azerbaidžaną plūstelėjo Lietuvos verslininkai. Lietuvos verslo ekspansijai į Kaspijos rinkas labai padėjo Lietuvos prezidentų, premjerų, ministrų vizitai, įvairių lygių verslo delegacijos ir dvišaliai verslo forumai, sukurta palanki teisinė aplinka, pasirašyta daugiau kaip tuzinas tarptautinių ir tarpožinių susitarimų. Efektyviai dirba Lietuvos-Azerbaidžano ekonominio

bendradarbiavimo tarpyvriausybinių komisija. Ne paslaptis, kad NVS erdvėje vis dar didelę įtaką gali daryti administraciniai svertai. Todėl oficialių tarptautinių santykių būklė daro tiesioginę įtaką verslo sėkmui.

Verslo sėkmė vienoje ar kitoje šalyje priklauso nuo daugelio faktorių. Šiuo atveju šių faktorių visuma Azerbaidžane Lietuvos versliui buvo palanki. Lietuvos verslo patirtis, sukaupta per paskutiniuosius 20 metų, mūsų verslininkų lankstumas ir universalumas, aukščiausia siūlomų produktų kokybė – lemiami faktoriai, leidžiantys Kaukazo ir Kaspijos šalių rinkose Lietuvos įmonėms sėkmingai konkuruoti su pasiūla iš kitų ES šalių. Ne tik Lietuvos prekės ir paslaugos pasiekia šį regioną, vis dažniau Lietuvos specialistai yra kviečiami dirbti į Azerbaidžano ir užsienio kompanijas, dirbančias regione.

Siūlomos prekės ir paslaugos dažnai ir kokybės, ir kainos požiūriu yra panašios, todėl labai dažnai renkantis prekę ar paslaugą šiuose kraštose lemia valstybės įvaizdis. Todėl vienas iš svarbiausių mūsų ambasados prioritetų – teigiamo Lietuvos įvaizdžio formavimas. Tai ilgalaikėje perspektivoje sukuria stiprų teigiamą efektą. Ambasada nuolatos rengia Lietuvos atlikėjų koncertus, organizuoja reportažus apie Lietuvą per Azerbaidžano televizijos kanalus, internetinius portalus, kitas žiniasklaidos priemones. Džiaugiuosi, kad Lietuvos įvaizdis Azerbaidžane, Kaspijos ir Kaukazo regione labai aukštas.

Dėl specifinių šalies salygų įmonių vadovų atlyginimai šioje šalyje gerokai lenkia ES įmonių vadovų atlyginimų vidurkį. Tai, kad naftos ir duju eksportas yra pagrindinis variklis, sukantis šalies ekonomiką, lemia netik aukščius atlyginimus, bet ir labai aukštus kainas šalies viduje.

Sakyčiau, kad paskutiniuosius 5 metus tarp Lietuvos ir Azerbaidžano vienodu pagreičiu plėtėsi santykiai ir politinėje, kultūrineje, švietimo, verslo, mokslo bei technologijų srityse.

- Kokie yra Lietuvos interesai šiose šalyse ir ką Jums per savo kadenciją pavyko pasiekti jiems atstovaujant?

- Lietuvos interesai Kaukazo ir Kaspijos regione sinchronizuojami su ES interesais. Lietuva buvo viena iš iniciatorių vieningos ES energetinės politikos. Būtent Lietuva pirmoji iškėlė Rytų partnerystės idėją, palaike GUAM formatą. (GUAM - neformalus ekonominis susivienijimas, į kurį įjina Gruzija, Ukraina, Azerbaidžanas, Moldova. Red. pastaba).

Visa tai dabar yra ES politikos šiame regione smailgalys. O tai, kad Lietuva laimėjo kelis ES Rytų partnerystės „Dvynių programos“ projektus, skirtus Azerbaidžanui, rodo, jog ji čia yra laukiama. Beje, abu Lietuvos savarankiskai įvykdylė dvejų metų trukmės ES „Dvynių programos“ projektai „Parama Azerbaidžano Milli Medžlisui (parlamentui), kurią vykdė LR Seimas ir „Parama Azerbaidžano antikorupcijos tarnybai“, kurią vykdė Lietuvos STT, pripažinti sėkminga patirtimi („success story“).

Tikiu, kad artimiausių metų laimėsime konkursą dar poroje projektų. Lietuvos diplomatiniai laimėjimai Azerbaidžane yra pridėtinė ES politikos regione vertė. Briuselis laiko Lietuvą eksperte ir lydere ne tik Azerbaidžane, bet ir Kaukazo bei Kaspijos regione.

Lietuva kol kas neimportuoja iš Azerbaidžano nei naftos, nei duju, tačiau Azerbaidžanas, kaip vienas iš alternatyvių stabilių angliavandenilių tiekėjų į ES rinkas, sudaro teigiamą efektą ir formuojant Lietuvos energetinę neprikalusomybę. Vieningą ES energetinę rinką būtų galima palyginti su susisekiančiais indais – išplius naftos ar duju į vieną indą, sumažėja bendras energetinis deficitas. Perspektivoje angliavandenilių trūkumas ES rinkose bus jaučiamas vis ryškiau ir Azerbaidžano, kaip energetinius išteklius eksportuojančios valstybės, vaidmuo tik išaugus. Pavykus įkalbinti Turkmenistaną tiekti dujas per Azerbaidžaną į ES rinkas, šio regiono vaidmuo ES ekonominai taptų ypač svarbus. ES mato Azerbaidžaną, kaip pagrindinį derybų partnerį, siekiant suformuoti Kaspijos energetinių koridoriorių.

Kita svarbi sritis - transportas. Tai, kad Turkmenistanas, Azerbaidžanas, Turkija yra šalys, per kurias įėjo le-



gendinis Šilko kelias, žinome nuo mokyklos laikų. Šiuo metu Šilko kelias atgimsta nauja modernia forma. Šilko kelio šalis sujungė tarpyriausybinię komisiją TRACECA, kuri deda dideles pastangas suformuoti palankią tarifų ir pasienio praleidimo sistemą Šilko kelio. Šiame kontekste TRACECA ypač domina mūsų „Vikingo“ ir „Saulės“ projekto patirtis. TRACECA laiko „Vikingą“ pavyzdiniu projektu formuoja jos strategiją. Vienas iš mūsų tikslų būtų sujungti TRACECA su „Vikingu“, siekiant apkrauti Lietuvos geležinkelius, vežėjus automobiliais ir Klaipėdos uostą.

TRACECA turi rimtą perspektyvą augti. Vien tik rytinėje Kinijoje 2020 m. planuojamas eksporto į Vakarus potencialas - per 500 mlrd. JAV dolerių. Dalį to prekinio srauto iš TRACECA koridorius gali ir privalo paimti „Vikingas“ ir „Saulė“.

Galima pasidžiaugti, kad Lietuvos verslas koncentruotas ne naftos ir

dujų ekonomikos sektoriuose, o rastos kitos nišos sėkmingai plėtrai regione. Per trejus ketverius metus po ambasados atidarymo Baku Lietuvos eksportas į Azerbaidžaną išaugo 8 kartus. Taip pat suformuota gera bazė tolimesniams eksporto augimui.

#### **-Kuo šias šalis domina Lietuva?**

- Kaukazo ir Kaspijos regiono šalis visų pirma domina Lietuvos patirtis, mūsų laimėjimai ir patirtis įtvirtinant Lietuvos valstybingumą, stojant į ES, PPO, kitas tarptautines organizacijas, įtvirtinant rinkos ekonomiką, pritraukiant šiuolaikines technologijas, modernizuojant švietimo sistemą, keliant specialistų kvalifikaciją. Domina mūsų pasiekimai užkariaujant naujas rinkas ir kuriant šiuolaikinius produktus. Ne veltui daugelyje Azerbaidžano įmonių ir institucijų galima sutikti ekspertus ir specialistus iš Lietuvos. Lietuvoje reguliarai lankosi potencialūs investuotojai iš Azerbaidžano, ieškodami patrauklių projektų. Verslo interesų ratas labai

platus. Štai visai nesenai Lietuvoje lankėsi kelios Azerbaidžano delegacijos, kurias domino mūsų laisvųjų ekonominių zonų steigimo patirtis. Azerbaidžaniečius taip pat domina šiuolaikinės technologijos, skirtos žemės ūkio produkcijai perdirbtai.

Paskutiniuoju metu labai išaugo studentų iš Azerbaidžano skaičius Lietuvos aukštosiose mokyklose. Azerbaidžanas planuoja įtraukti porą Lietuvos universitetų į Azerbaidžano Naftos fondo programą, pagal kurią kiekvienais metais iš šalies siunciama po 1000 studentų studijuoti į geriausius pasaulio universitetus už valstybės lėšas.

#### **- Azerbaidžanas ir Turkmenistanas – didžiulius naftos ir duju ištaklius turinčios valstybės – deklaruoją bendradarbiavimo su Europa ir „atvirų durų“ politiką. Kokias matote šio bendradarbiavimo perspektyvas?**

- Azerbaidžanas iš tiesų siekia susisiesti su ES energetiniais, ekonominiiais saitais. Per tai siekiama sukurti

saugumo ir stabilumo garantijas regione. Azerbaidžanas į naftos ir duju sektorius pakvietė stambiausias Vakarų kompanijas. Čia sėkmingai dirba BP, CHEVRON, STATOIL, TOTAL. Tai leido Azerbaidžanui suformuoti alternatyvius angliavandenilių tiekimo maršrutus. „Šimtmiečio kontraktas“ – naujas naftotiekis Baku-Tbilisis- Džeichanas ir dujotiekis Baku- Erzurumas leido Azerbaidžanui iš esmės pakeisti viso Kaukazo energetinę politiką. Beveik visa Azerbaidžano nafta ir dujos dabar tiekiamos į Vakarus apieinant Rusijos vamzdynus.

Tuo tarpu Turkmenistanas, turėdamas ketvirtus pagal dydį pasaulioje duju ištaklius, deklaruodamas „atvirų durų“ politiką, neskuba įsileisti Vakarų kompaniją. Ten šeimininkauja Kinijos, Malaizijos, Rusijos kompanijos. Vis dėlto džiugina, kad Turkmenistanas vis atviriau svarsto galimybes tiekti dujas per Kaspijos jūrą į Azerbaidžaną ir toliau Azerbaidžano vamzdynais į ES rinkas.

**- Dėkojame už atsakymus.**



Состав "Викинг" тащит мощный локомотив "Siemens".

## Интермодальность – первый приоритет Литовских железных дорог

**Марюс Матулайтис**

**О**бъемы глобальной торговли, которая ведется с начала 1990 года между разными странами и регионами, возросли в два, три и более раз, и этот рост не остановился даже во время кризиса. Такая ситуация повысила и конкуренцию, и прибыли в секторе перевозок и логистики. С другой стороны, увеличение количества перевозимых грузов также оказывает отрицательное воздействие – загрязнение воздуха и воды, автомобильные затраты в городах и т.д. Поэтому контейнер как универсальная тара является хорошим решением для дружественных к окружающей среде перевозок. Он также обусловил появление нового способа транспортировки – интермодальные грузоперевозки, когда для перевозки груза без его распаковывания используется более одного вида транспорта.

Поскольку сегодня дискуссии

об интермодальной транспортировке грузов (далее – ИТГ) очень быстро распространяются в бизнесе, политике и даже повседневной жизни, АО «Летувос гляжинкяляй» относятся к этому бизнесу как к основному приоритету долгосрочного роста.

Если смотреть с точки зрения макроперспективы, Литва как страна обладает множеством конкурентных преимуществ. Страна расположена на стыке трех важных рынков – Европейского союза (ЕС), региона Балтийского моря (РБМ) и Содружества Независимых Государств (СНГ). Кроме того, литовский Клайпедской морской порт является самым северным незамерзающим портом на Балтике со всей необходимой инфраструктурой и различными современными терминалами. Это одна из причин, почему Литва входит в основную десятку ЕС по перевозкам грузов по железной дороге. Территорию Литвы также пересекают два международных авто- и железнодорожных коридора – I и IX. У

последнего есть две ветки – в Калининградский морской порт и Клайпедский морской порт. Современная инфраструктура, эффективный и абсолютно новый подвижной состав создают компании «Летувос гляжинкяляй» возможность не только предлагать другим странам перевозить грузы по железной дороге, но и решить немало комплексных логистических проблем.

Важнейшим интермодальным решением является интермодальный проект – поезд «Викинг», курсирующий по маршруту Клайпеда–Вильнюс–Минск–Киев–Одесса (Ильичевск). Этот общий проект железнодорожных компаний трех стран – Литвы, Белоруссии и Украины – пример хороших практик в проекте PR-ОМИТ, который координировала Еврокомиссия в 2008 году. Позднее, в 2009 году, Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА) отметила проект номинацией «Лучший интермодальный транспорт, или Услуги интеграции груза от точки А до точки

Б». С начала этого проекта в его ходе перевезено более 264 ТЕУ. По словам Саулюса Стасюнаса, заместителя директора по развитию грузоперевозок АО «Летувос гляжинкяляй», поезд «Викинг» является лучшей интермодальной связью между Скандинавией, Западной и Восточной Европой и Средним Востоком.

Литовские железные дороги ведут подготовку еще нескольких интермодальных решений.

Интермодальный поезд «Сауле» является одним из наиболее амбициозных проектов, так как он соединяет 9 стран – от Китая (Чунцин) до Бельгии (Антверпен). Свыше 11 тысяч километров поезд преодолевает всего за 20 дней, тогда как морским путем контейнеры следуют несколько недель. Есть еще одно конкурентное преимущество при сравнении с морскими перевозками – регулярность и надежность доставки.

Интермодальный проект «Меркурий» сейчас находится в стадии подготовки. Он предназначен для перевозки грузов в кон-

**GLIETUVOS GELEŽINKELIAI**



### Международные авто- и железнодорожные коридоры I и IX



тейнерах между Клайпедским и Калининградским портами и Москвой. Когда транзит занимает всего 2 часа и нет никаких очередей на границе, это становится достаточно конкурентным и дружественным к окружающей среде решением по сравнению с автомобильным транспортом.

Для соединения Западной Ев-

ропы с Россией, Казахстаном и другими странами Среднего и Дальнего Востока наземным транспортом АО «Летувос гяляжинкяляй» недавно приступило к осуществлению еще одного интермодального проекта, названного «Шяштоку экспресас» («Экспресс Шяштокай»). Груз в контейнерах набирается в Вар-

шаве и после замены вагонных колесных пар на стыке разноколейных дорог (1520 мм и 1435 мм) на железнодорожном терминале в Шяштокай транспортируется в Смоленск (Россия). Оттуда груз может быть доставлен в любую точку на Востоке.

Благодаря успешному сотрудничеству Литвы с Беларусью таможенные процедуры на пограничной станции Кена во всех интермодальных проектах занимают всего 30 минут.

Для успешной конкуренции с автомобильным транспортом на местном рынке литовские железнодорожники предлагают эффективное и регулярное решение – интермодальный поезд «Вильняус шяудиклиникис» (Вильнюсский чартерный), который доезжает из Клайпедского морского порта до столицы Литвы Вильнюса за несколько часов.

Получение несравненно лучших результатов от интермодального транспорта ожидается с появлением международного проекта Восток-Запад-Транспортный коридор II (EWTC II), который осуществляется в рамках программы региона Балтийского моря Евросоюза. Концепция зеленого коридора Восток-Запад охватывает передвижение грузопотоков из стран Южной Балтики че-

рез Литву и Беларусь до России, Украины, Кавказа, Центральной Азии, Китая и других стран Дальнего Востока с использованием преимуществ разных видов транспорта и их эффективного взаимодействия. АО «Летувос гяляжинкяляй» руководило рабочей группой проекта, готовившей концепцию равномерного и непрерывного движения грузопотоков по железным дорогам по коридору EWTC II и предложение специфического плана действий для осуществления проекта.

Среди партнеров проекта – научные учреждения, институты власти и бизнес-организации Швеции, Дании, Германии, Беларуси и Литвы.

Однако, заглядывая вперед и находясь в постоянном поиске новых альтернатив в конкурентной мировой экономике, а также понимая социальную ответственность, компания призывает к сотрудничеству и развитию зеленого транспорта, который соединит Скандинавию, Балтийские государства, другие страны Восточной Европы и Среднего Востока.

Более подробную информацию об интермодальных проектах компаний и ее деятельности можно найти на веб-сайте [www.littrail.lt](http://www.littrail.lt).



# Intermodalumas – Lietuvos geležinkelių pirmasis prioritetas

Marius Matulaitis

**G**lobali prekyba, vykstanti nuo 1990 metų pradžios iki dabar, tarp skirtinų šalių ir regionų išauga du tris ar net daugiau kartu, ir tas augimas nesustojo netgi krizės laikotarpiu. Tokia situacija padidino konkurenciją bei pelną vežimų ir logistikos sektoriuje. Iš kitos pusės, vežamų krovinių kiekio padidėjimas taip pat turi ir neigiamą poveikį – oro ir vandens užterštumas, eismo spūstys miestuose ir t.t. Konteineris, kaip universaliai tara, turėtų būti geras sprendimas draugiškiems aplinkai vežimams. Jis taip pat leido kilti naujam transportavimo būdui – intermodaliniam krovinių transportavimui, kai daugiau nei viena transporto rūšis yra naudojama kroviniui vežti jo neišpakuojant.

Kadangi dabar diskusijos apie intermodalinių krovinių transportavimą (vėliau IKT) versle, politikoje ir net kasdienio gyvenimo aplinkoje plinta labai greitai, AB „Lietuvos geležinkeliai“ žiūri į šį verslą kaip į svarbiausią ilgalaikio augimo prioritetą.

Žiūrint iš makro perspektyvos, Lietuva, kaip šalis, turi daug konkurenčinių pranašumų. Šalis yra trijų svarbių rinkų sankirtoje – Europos Sąjunga (ES), Baltijos jūros regionas (BJR) ir Ne-priklausomų Valstybių Sandrauga (NVS). Be to, Lietuvos Klaipėdos jūrų uostas yra šiauriausias neužšalantis uostas Baltijos jūroje su visa reikaima infrastruktūra ir įvairiais šiuolaikiniais terminalais. Tai viena iš priežasčių, kodėl Lietuva yra ES pagrindiniame dešimtuje pagal krovinių gabenumą geležinkeliais. Lietuvos teritorija taip pat kerta du tarptautiniai kelių ir geležinkelijų koridorai – I ir IX. Pastarasis turi dvi atšakas – į Kaliningrado jūrų uostą ir į Klaipėdos jūrų uostą. Moderni infrastruktūra, efektyvūs ir visiškai nauji riedmenys sukuria galimybę Lietuvos geležinkeliams ne tik pasiūlyti krovinius vežti geležinkeliais, bet ir išspręsti nemažą kompleksinių logistikos problemų.

Svarbiausias intermodalinis sprendimas yra intermodalinis projektas – traukinys „Vikingas“, važiuojantis maršrutu Klaipėda–Vilnius–Minskas–Kijevas–Odesa (Iljičiovskas). Šis bendras trijų šalių geležinkelio kompanijų projektas – Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos – buvo pripažintas kaip geros praktikos atvejis PROMIT projekte, kurį koordinavo Europos Komisija 2008 metais. Vėliau, 2009 metais, Europos Intermodalinė Asociacija (EIA) suteikė projektui nominaciją „Geriausias intermodalinis transportas, arba Krovinių integravimo paslaugos nuo taško A iki B“. Nuo pat projekto pradžios



daugiau nei 264 TEU yra pervežta šio projekto metu. Anot Sauliaus Stasiūno, AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimo direktorato plėtros direktoriaus pavaduotojo, „Vikingo“ traukinys yra geriausias intermodalinis ryšys tarp Skandinavijos, Vakarų ir Rytų Europos bei Vidurinių Rytų.

Lietuvos geležinkeliai ruošia pluoštą kitų intermodalinių sprendimų.

Intermodalinis traukinys „Saulė“ yra vienas iš ambicingiausių, nes jis jungia 9 šalis – nuo Kinijos (Chongqing) iki Belgijos (Antverpeno). Daugiau nei 11 tūkstančių kilometrų traukinys įveikia vos per 20 dienų, palyginti su keliomis savaitėmis, kai konteineriai plukdomi laivu. Yra dar vienos konkurenčinės pranašumas, jei lyginime su gabenumu jūra, – pristatymo reguliarumas ir patikimumas.

Kitas intermodalinis projektas „Merkurijus“ dabar yra ruošiamas. Jo tikslas yra vežti krovinių konteineriuose tarp Klaipėdos ir Kaliningrado uostų ir Maskvos. Kai tranzitas užtrunka tik 2 valandas ir nėra jokių eilių pasienyje, tai tam-pa gana konkurencingų ir aplinkai draugišku sprendimu, palyginti su kelių transportu.

Kad Vakarų Europa būtų sujungta su Rusija, Kazachstanu ir kitomis Vidurio ir Tolimųjų Rytų šalimis antžeminiu transportu, AB „Lietuvos geležinkeliai“ ką tik pradėjo išgyvendinti dar vieną intermodalinį projektą, pavadintą „Šeštokų ekspresas“. Krovinių konteineriuose yra surenkamas Varšuvoje ir, pasikeičiant abiejų bėgių pločių susikirtimuose (1520 mm) ir (1435 mm) Šeštokų geležinkelio terminale, transportuojamas į Smolenską (Rusija). Iš ten krovinių gali būti pristatytas į bet kokį tašką Rytuose.

Visų tarptautinių intermodalinių projektų, kai-bant apie sėkminges Lietuvos bendradarbiavimą

su Baltarusija, Kenos pasienio stotyje muitinės procedūra trunka tik 30 minucių.

Kad būtų galima konkuruoti su kelių transportu vietas rinkoje, Lietuvos geležinkeliai siūlo efektyvų ir reguliarų sprendimą – intermodalinį traukinį „Vilniaus šaudyklinis“, kuris nuvažiuoja iš Klaipėdos jūrų uosto į Lietuvos sostinę Vilnių per keletą valandų.

Dar geresnių multimodalinių transporto rezultatų tikimasi iš tarptautinio projekto Rytai-Vakarai-Transporto koridorius II (EWTC II), kuris yra išgyvendinamas Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono programos rėmuose. Rytų-Vakarų žliojo koridoriaus konceptacija apima krovinių srautų judėjimą iš Pietinės Baltijos jūros šalių per Lietuvą ir Baltarusiją įki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Tolimųjų Rytų šalių, panaudojant transporto modų pranašumus ir jų efektyvią sąveiką. AB „Lietuvos geležinkeliai“ vadovavo projekto darbo grupei, kurios tikslas yra ruošti tolygaus ir nepertraukiamo krovinių srautų judėjimo geležinkeliais koncepciją EWTC II koridoriumi ir siūlyti specifinį veiksmų planą projektui išgyvendinti. Tarp projekto partnerių yra Švedijos, Danijos, Vokietijos, Baltarusijos ir Lietuvos mokslo institucijos, valdžios institucijos ir verslo organizacijos.

Tačiau, žvelgdama į priekį ir nuolat ieškodama naujų alternatyvų konkurenčinėje pasaulyje ekonomikoje bei suprasdama socialinę atsakomybę, kompanija kviečia jus bendradarbiauti ir vystyti žaliajį transportą, kuris sujungs Skandinaviją, Baltijos valstybes, kitas Rytų Europos ir Vidurio Rytų šalis.

*Daugiau informacijos apie kompanijos intermodalinius projektus ir jos veiklą galite rasti tinklalapyje [www.litrail.lt](http://www.litrail.lt).*



# «Rail Baltica» – проект будущего

Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T)

**Литовская Республика принимает участие в осуществлении международного транспортного проекта «Rail Baltica». В проекте намечается соединить Варшаву (Польша), Каунас (Литва), Ригу (Латвия) и Таллинн (Эстония), а также и Хельсинки (Финляндия) высококачественной железнодорожной линией через железнодорожный мост.**

## Видас Жвинис

Маршрут «Rail Baltica» является приоритетным проектом Трансъевропейской транспортной сети № 27. Инстанции Евросоюза считают проект «Rail Baltica» стратегическим долгосрочным проектом, целью которого является создание высококачественного сообщения для перевозки пассажиров и грузов между Балтийскими государствами, Польшей и другими странами ЕС. Модернизированные железнодорожные линии в будущем позволят создать более эффективное сообщение между странами Балтии и Северной Европы (особенно Финляндии) и Центральной Азии. Оптимизированное сообщение по железным дорогам внесет реальный вклад в охрану природы, сократит автомобильные пробки в сети европейских дорог, улучшит подъезды к Балтийским государствам и способствует скорейшему региональному развитию стран, участвующих в проекте. Долгосрочная цель международного проекта «Rail Baltica» – четко вплотить в жизнь принципы, связанные с использованием разных

видов транспорта, их взаимосвязями, надежностью, безопасностью и защитой, а также создать благоприятные условия для использования транспортных средств, дружественных к окружающей среде.

В ходе осуществления проекта «Rail Baltica» ведется создание не только железнодорожной инфраструктуры, но и всей логистической цепочки, которая формирует потоки пассажиров и грузов. В этой деятельности приняты специфические международные документы. В июне 2010 года в Роттердаме была подписана декларация о грузоперевозках по 8-му железнодорожному коридору «Страны Бенилюкс–Германия–Польша». Отрезок железной дороги Каунас–Варшава, входящий в проект «Rail Baltica», стал составной частью этого проекта. В Литве для обеспечения интермодальности услуг по обслуживанию возросших грузопотоков и перевозок было принято постановление о создании Каунасского общественного центра логистики и Свободной экономической зо-

ны в Мариямполе. В АО «Летувос гяляжинкяляй» было принято решение увеличить объемы в центре логистики в Шяштокай в то время как компании частного капитала планируют построить интермодальный терминал в Моцкаве.

Для того чтобы конкурентоспособность Евросоюза была стабильной, а осуществление постановлений Еврокомиссии велось планомерно, предусмотрено достичь, чтобы до 2030 г. 30 % перевозок, а до 2050 г. – 50 % перевозок осуществлялось на дружественных к окружающей среде видах транспорта, таких как железные дороги. Еврокомиссия приняла постановление, в котором предлагается создать общую транспортную сеть. В ней «Rail Baltica» стала бы неотъемлемой частью транспортного коридора «Baltica-Adriatica».

Это только первые шаги. На основании проведенных исследований возможностей и оценок воздействия на окружающую среду в настоящее время ведется проектирование большинства

отрезков «Rail Baltica» и объявляются новые конкурсы. 29 июля 2011 г. были завершены работы на отрезке «Rail Baltica» Шяштокай–Моцкава. Это – первый, полностью реконструированный отрезок «Rail Baltica», который соответствует стандартам ЕС и соединяет железнодорожные пути с западной (ширина 1435 мм) и восточной (ширина 1520 мм) колеями. Между тем, медленно, но стабильно ведется прокладка «Rail Baltica» в том направлении, которое утверждено резолюциями Правительства Литовской Республики.

С учетом возросшего в прошлом году количества грузов и числа автомобилей в направлении Юг–Север цели проекта «Rail Baltica» таковы:

- Совершенствовать сообщение между странами ЕС и Балтики, постоянно расширять мобильность пассажиров и грузов, создавая более благоприятные условия для пассажиров, комбинированного транспорта, логистики и интермодальных перевозок на этой оси сети TEN-T

- Поощрять экономическое развитие и поддерживать устойчивые пассажиро- и грузоперевозки на региональном и национальном уровнях, уделяя особое внимание более эффективной деятельности железных дорог в международных коридорах и их конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта

- Рационально использовать железнодорожную инфраструктуру и совершенствовать качество транспортных услуг за счет сокращения времени перевозок, увеличения потоков пассажиров и грузов и количества поездов

- Повышать эффективность линии по завершении проекта путем использования подвижного состава нового типа, обладающего большей загруженностью и стандартами европейской колеи в интермодальных перевозках

- Внедрять природоохранные меры в сегменте «Rail Baltica»

- Повышать безопасность за





счет строительства разноуровневых перекрестков и инсталляции современных систем тревоги и видеонаблюдения

- Соединить две железнодорожные системы (с российским и европейским стандартом колеи) на пересечениях I и IX транспортных коридоров, таким образом соединив их с сегментами Клайпеды (Литва), Калининграда (Россия) и Киева (Украина)

В настоящее время цель проекта «Rail Baltica Growth Corridor» («Развитие коридора Rail Baltica») – решить все проблемы в сфере логистики, пассажироперевозок, туризма и интеграции, которые возникают в ходе осуществления проекта «Rail Baltica». Партнерами проекта являются компании, организации и учреждения из Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии, Польши и Германии, а также городские самоуправления Хельсинки, Таллина, Риги, Каунаса, Варшавы и Берлина. Оценив потенциал коридора «Rail Baltica», в 2012 г. к рабочей группе присоединился регион Санкт-Петербурга (Россия).

Работы финансируются на основании программы 2007–2013 гг. региона Балтийского моря.

29 июля 2011 г. были завершены работы по оборудованию первой ветки «Rail Baltica» Шяштокай–Моцкава.

11 сентября 2011 г. состоялась церемония окончания работ на первой ветке «Rail Baltica» Шяштокай–Моцкава, которая прошла недалеко от первого железнодорожного

пересечения на пути Калвария–Лаздияй. В мероприятии приняли участие члены Сейма и Правительства Литовской Республики, высокие гости из Литвы и других стран Евросоюза, которые заинтересованы в успешном осуществлении проекта «Rail Baltica», представители администрации АО «Летувос гяляжинкялай» и другие лица, непосредственно связанные с проектом. «Rail Baltica» является первым реальным проектом по развитию железнодорожного транспорта на восточном побережье Балтийского моря. Его цель – решить наиболее важные вопросы, связанные с ростом грузопотока в направлении Юг–Север с использованием одного из самых дружественных к окружающей среде и наиболее эффективного с точки зрения издержек транспортного средства – железнодорожного.

В октябре 2011 г. европейский комиссар по вопросам транспорта Сиим Каллас (Siim Kallas) представил предлагаемый план развития транспортного коридора TEN-T в 2014–2020 гг. «Rail Baltica» входит в план как неотъемлемая часть приоритетного транспортного коридора «Adriatica-Baltica».

В октябре 2011 г. Сейм представил проекту «Rail Baltica» статус национального.

17 ноября 2011 г. в Мариямполе был подписан договор о сотрудничестве в осуществлении проекта «Rail Baltica».

## „Rail Baltica“ – ateities projektas

Europos transporto tinklas (TEN-T)

**Lietuvos Respublika dalyvauja tarptautinio transporto projekto „Rail Baltica“ įgyvendinime. Projekte numatoma sujungti Varšuvą (Lenkija), Kauną (Lietuva), Rygą (Latvija) ir Taliną (Estija) aukštos kokybės geležinkelio linija, taip pat ir Helsinkį (Suomija) per geležinkelio tiltą.**

**Vidas Žvynys**

„Rail Baltica“ maršrutas yra prioritetinis Europos transporto tinklo projektas Nr. 27. Europos Sąjungos (ES) institucijos „Rail Baltica“ projektą laiko strateginiu ilgalaikiu projektu, kurio tikslas yra sukurti aukštostos kokybės susisiekimą keleiviams ir kroviniams gabenti tarp Baltijos valstybių, Lenkijos ir kitų ES šalių. Modernizuotos geležinkelio linijos ateityje leis sukurti efektyvesnį susisiekimą tarp Baltijos ir Šiaurės Europos šalių (ypač Suomijos) bei Centrinės Azijos. Patobulinatas susisiekimas geležinkeliais realiai prisiadės prie gamtosaugos, sumažins eismo spūstis Europos kelių tinkle, pagerins privažiavimą prie Baltijos valstybių ir prisiadės prie projekte dalyvaujančių šalių greitesnio regioninio vystymosi. Ilgalaikis tarptautinio projekto „Rail Baltica“ tikslas yra kruopščiai įgyvendinti principus, susijusius su įvairiu transporto priemonių panaudojimu, jų tarpusavio ryšiais, patikimumu, saugumu ir apsauga, bei sukurti palankias sąlygas draugiškų aplinkai transporto priemonių panaudojimui.

„Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo metu kuriama ne tik geležinkelio infrastruktūra, bet ir visa logistikos

grandinė, kuri formuoja keleivių ir krovinių srautus. Šioje veikloje yra priimti specifiniai tarptautiniai dokumentai. 2010 m. birželio mėnesį Roterdame buvo pasirašyta krovinių vežimo 8-uoju geležinkelio koridoriumi deklaracija „Beniliukso šalys–Vokietija–Lenkija“. Geležinkelio atkarpa Kaunas – Varšuva“, įeinančių į projektą „Rail Baltica“, tapo šio koridoriaus sudėtine dalimi. Lietuvoje siekiant užtikrinti išaugusių krovinių srautų aptarnavimo paslaugas ir gabenumą intermodalumą, buvo priimtas nutarimas sukurti Kauno viešąjį logistikos centrą ir Laisvąjį ekonominę zoną Marijampolėje (Lietuva). AB „Lietuvos geležinkelis“ nutarė padidinti apimtis Šeštokų logistikos centre, tuo tarpu privataus kapitalo kompanijos planuoja pastatyti Mockavos intermodalų terminalą.

Kad Europos Sajungos konkurenčingumas būtų stabilus, o Europos Komisijos nutarimai įgyvendinami tolygiai, numatyta pasiekti, kad iki 2030 m. 30 procentų, o iki 2050 m. 50 procentų pervežimų būtų vykdoma aplinkai draugiškomis transporto priemonėmis, tokiomis kaip geležinkeliai. Europos Komisija priėmė nutarimą, kuriame siūloma sukurti bendrą transporto tinklą. Jame „Rail Baltica“ būtų neatiskirama transporto koridoriaus „Baltica-Adriatica“ dalimi.

Tai tik pirmieji žingsniai. Remiantis atliktomis galimybų studijomis ir poveikio aplinkai vertinimais, šiuo metu vykdomas daugumas „Rail Baltica“ atkarpojų projektavimas ir skelbiama nauji konkursai. 2011 m. liepos 29 d. buvo užbaigtai darbai „Rail Baltica“ atkarpoje Šeštakai-Mockava. Tai – pirmoji visiškai rekonstruota „Rail Baltica“ atkarpa, kuri atitinka ES standartus ir sujungia Vakaru (1435 mm pločio) ir Rytų (1520 mm pločio) standarto geležinkelio bėgius. Tuo būdu „Rail Baltica“ lėtai, bet stabiliai tēsiama ta kryptimi, kuri yra patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės rezoliucijomis.

Atsižvelgiant į pernai išaugusį krovinių kiekį ir automobilių skaičių pietų-šiaurės kryptimi, projekto „Rail Baltica“ tikslai yra:

- Tobulinti susisiekimą tarp ES ir Baltijos šalių, nuolat plėsti keleivių ir krovinių mobilumą sukuriant palankesnes salygas keleiviams, kombinuotam transportui, logistikai ir intermodaliemis pervežimams šioje



#### TEN-T tinklo ašyje.

- Skatinti ekonominę plėtrą ir remti tvarius tarptautinius keleivių ir krovinių pervežimus regioniniu ir nacionaliniu lygio, ypatingą dėmesį kreipiant į efektyvesnę geležinkelio veiklą tarptautiniuose koridoriuose ir į konkurencinguosius, palyginti su kitomis transporto priemonėmis.
- Racionaliai naudoti geležinkelio infrastruktūrą ir tobulinti transporto paslaugų kokybę, mažinant pervežimų laiką, didinant keleivių ir krovinių srautus bei traukinių kiekį.
- Didinti linijos efektyvumą užbaigus projektą, panaudojant naujo tipo riedmenis, turinčius didesnes apkrovas ir europinių bėgių standartus intermodaliuose pervežimuose.
- Idiegti aplinkos apsaugos priemones „Rail Baltica“ segmente.
- Didinti saugumą statant skirtinių lygių sankryžas ir instaliuojant modernias alialarmo ir vaizdo stebėjimo sistemas.
- Sujungti dvi geležinkelio sistemas (Rusijos ir Europos bėgių pločio standartą) I ir IX transporto koridorių sankirtose tuo būdu sujungiant su Klaipėdos (Lietuva), Kaliningrado (Rusija) ir Kijovo (Ukraina) segmentais.

Šiuo metu projekto „Rail Baltica Growth Corridor“ („Rail Baltica“ koridoriaus vystymas) tikslas yra išspręsti visas logistikos, keleivių vežimo, turizmo ir integracijos problemas, kurios iškyla projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo metu. Projekto partneriai yra kompanijos, organizacijos ir įstaigos iš Lietuvos, Latvijos, Estijos, Suomijos, Lenkijos ir Vokietijos bei Helsinkio, Talino, Rygos, Kauno, Varsuvos ir Berlyno savivaldybės. Matydamas „Rail Baltica“ koridoriaus potencialą, 2012 m. prie darbo grupės prisijungė Sankt Peterburgo (Rusija) regionas.

Darbai finansuojami pagal Baltijos jūros regiono 2007-2013 m. programą.

2011 m. liepos 29 d. buvo užbaigtai pirmosios „Rail Baltica“ atšakos Šeštakai-Mockava įrengimo darbai.

2011 m. rugpjūjo 11 d. įvyko pirmosios „Rail Baltica“ atšakos Šeštakai-Mockava užbaigimo darbų ceremonija, kuri vyko netoli pirmosios geležinkelio sankirtos kelejeje Kalvarija-Lazdijai. Renginyje dalyvavo Lietuvos Respublikos Seimo ir Vyriausybės nariai, aukšto rango svečiai iš Lietuvos ir kitų Europos Sajungos šalių, kurios suinteresuotos sėkmingu „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimu, AB „Lietuvos geležinkelis“ administracijos atstovai ir kiti, tiesiogiai su projektu susiję asmenys. „Rail Baltica“ yra pirmas realus projektas vystant geležinkelį transportą rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. Jo tikslas – išspręsti ypač svarbius klausimus, susijusius su krovinių srautų augimui pietų-šiaurės kryptimi, panaudojant vieną iš draugiškiausią aplinkai ir efektyviausią kaštų požiūriu transporto priemonių – geležinkelį.

2011 m. spalio mėn. Europos transporto komisaras Simas Kallas (Sime Kallas) pristatė siūlomą TEN-T transporto koridoriaus plėtros 2014-2020 metais planą. I planą „Rail Baltica“ įeina kaip neatskiriamai prioritetinio transporto koridoriaus „Adriatica-Balta“ dalis.

2011 m. spalio mėn. Seimas suteikė projektui „Rail Baltica“ nacionalinės reikšmės statusą.

2011 m. lapkričio mėn. 17 d. Marijampolėje buvo pasirašyta bendradarbiavimo sutartis dėl projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo.



# Ускоренная модернизация Литовских железных дорог

**А**О «Летувос гяляжинкяляй» осуществляет программу модернизации железнодорожной инфраструктуры, которая охватывает 133 инвестиционных проекта общей стоимостью свыше 6 млрд литов. Ее основная цель – модернизировать железнодорожный коридор международной транспортной сети TEN-T на территории Литвы для более быстрой, безопасной и удобной перевозки пассажиров и грузов. Проекты осуществляются с использованием средств Евросоюза и АО «Летувос гяляжинкяляй».

**Ингрида Шульцайте,**  
старший специалист отдела  
права и интеграции дирекции  
инфраструктуры железных дорог  
АО «Летувос гяляжинкяляй»

До конца 2016 года будет реконструирована линия «Rail Baltica», что улучшит условия перевозки грузов и пассажиров в направлении Север–Юг, а до 2020 года будет оборудована двухполостная электрифицированная железнодорожная линия транспортного коридора IX В от литовско-белорусской государственной границы до Клайпеды. Пассажирские поезда в направлении Восток–Запад будут двигаться со скоростью до 160 км/час, а товарные – до 120 км/час.

В настоящее время из 16 запланированных к реконструкции участков линии «Rail Baltica» уже реконструирован первый участок Шяштокай–Моцкава, а для



Поезд «Викинг».

реконструкции участка Палямонас–Гайжунай подписан договор на выполнение подрядных работ, завершено проектирование и идет подготовка к процедурам покупки подрядных работ для реконструкции четырех участков линии «Rail Baltica». До конца с. г. должны быть закончены технические проекты реконструкции еще пяти участков «Rail Baltica», а в будущем году – технические проекты оставшихся пяти участков. До окончания 2016 года планируется завершить все работы по реконструкции имеющейся инфраструктуры линии «Rail Baltica».

С использованием средств структурных фондов Евросоюза уже реконструированы распределительные станции Вайдотай и Радвилишкис, продлены пути железнодорожных станций IX коридора, чтобы можно было обслуживать составы протяженностью в один километр. По всей железнодорожной сети модернизированы телекоммуникационные системы. Кроме того, внедрена современная система сигнализации и подачи электричества на линиях Шяуляй–Клайпеда и

Кайшядорис–Радвилишкис IX В транспортного коридора.

Важно отметить, что АО «Летувос гяляжинкяляй» одним из первых в Европе внедрило радиосвязь GSM-R во всей сети железных дорог.

В настоящее время ведутся напряженные и интенсивные работы по строительству вторых железнодорожных путей – подписан договор по выполнению подрядных работ на строительство второго пути участка Кивишкес–Вальчюнай Вильнюсской общеиздной железной дороги, объявлены конкурсы на строительство вторых путей на четырех участках линии Шяуляй–Клайпеда.

В будущем году должен быть завершен проект оборудования Центра управления движением. В Центре управления движением системы управления движением всей сети литовских железных дорог будут соединены в единую общую централизованную систему управления.

Также ведется модернизация систем сигнализации и подачи электроэнергии на Каунасской общеиздной дороге и линии Кау-

нас–Киартай.

В сотрудничестве с Белорусскими железными дорогами ведутся работы по электрификации ж/д линии Минск – Вильнюс. Уже подготовлен технический проект и объявлен конкурс на выполнение подрядных работ по электрификации участка этой линии от белорусско-литовской границы до Новой Вильни. После осуществления этого проекта поездка на пассажирском поезде между Вильнюсом и Минском сократится до 2 часов.

После воплощения в жизнь этих поставленных целей в недалеком будущем вместе с построенными центрами логистики в Каунасе и Вильнюсе Литва будет обладать широкой и современной сетью железных дорог, обеспечивающей взаимодействие с другими видами транспорта через центры логистики, а благодаря возможности гарантировать быстрое, удобное и безопасное продвижение грузопотока в направлении как Север–Юг, так и Восток–Запад, Литва станет еще более привлекательным рынком логистики.



AB "Lietuvos geležinkelai"  
riedmenų bazė - stipriausia  
Centrinėje ir Rytų Europoje.  
Galingi "Siemens" lokomotyvai.

## Spartus Lietuvos geležinkelių modernizavimas

**A**b „Lietuvos geležinkelai“ įgyvendina geležinkelių infrastruktūros modernizavimo programą, apimantią 133 investicinius projektus, kurių vertė daugiau negu 6 mlrd. Lt. Pagrindinis jos tikslas – modernizuoti Tarptautinio transporto tinklo (TEN-T) geležinkelių koridorių Lietuvos teritorijoje, kad keleiviniai ir kroviniai būtų vežami greičiau, saugiau ir patogiau. Projektai įgyvendinami panaudojant Europos Sąjungos ir AB „Lietuvos geležinkelai“ lėšas.

**Ingrida Šulcaitė**

AB „Lietuvos geležinkelai“  
Geležinkelių infrastruktūros direkcijos  
Teisės ir integracijos skyriaus  
vyresnioji specialistė

Iki 2016 metų pabaigos bus rekonstruota „Rail Baltica“ linija, siekiant pagerinti krovinių ir keleivių vežimo sąlygas šiaurės–pietų kryptimis, o iki 2020 metų įrengta dvikelė elektrifikuota IX B transporto koridoriaus geležinkelio linija nuo Baltarusijos–Lietuvos valstybių sienos iki Klaipėdos. Rytų–vakarų kryptimis keleiviniai traukiniai važiuos iki 160 km/h, o prekiniai – iki 120 km/h greičiu.

Šiuo metu iš 16 rekonstruoti numatytų „Rail Baltica“ linijos ruožų jau yra rekonstruotas pirmasis ruožas Šeštokai–Mockava, o ruožo Palėmonas–Gaižiūnai rekonstrukcijai pasirašyta rangos darbų sutartis, baigtas projektavimas ir rengiamasi rangos darbų pirkimo procedūroms keturių „Rail Baltica“ linijos ruožų rekonstrukcijai. Iki šių metų pabaigos turi būti baigtai dar penkių

„Rail Baltica“ ruožų rekonstrukcijos techniniai projektai, o kitamei – likusių penkių ruožų techniniai projektai. Iki 2016 metų pabaigos numatoma baigtis visus „Rail Baltica“ linijos esamos infrastruktūros

rekonstrukcijos darbus.

Taip pat panaudojant Europos Sąjungos struktūrinių fondų paramos lėšas jau yra rekonstruotos Vaidotų ir Radviliškio skirstymo stotys, pailginti IX koridoriaus geležinkelio stočių keliai, kad būtų galima aptarnauti vieno kilometro ilgio traukininių sąstatus. Visame geležinkelių tinkle modernizuotos telekomunikacijų sistemos. Be to, įdiegta moderni signalizacijos ir elektros tiekimo sistema IX B transporto koridoriaus Šiauliai–Klaipėda ir Kaišiadorys–Radviliškis linijose.

Svarbu pažymeti, kad „Lietuvos geležinkelai“ yra vieni pirmųjų Europoje įdiegę radijo ryšį GSM-R visame geležinkelių tinkle.

Šiuo metu vyksta įtempti ir in-

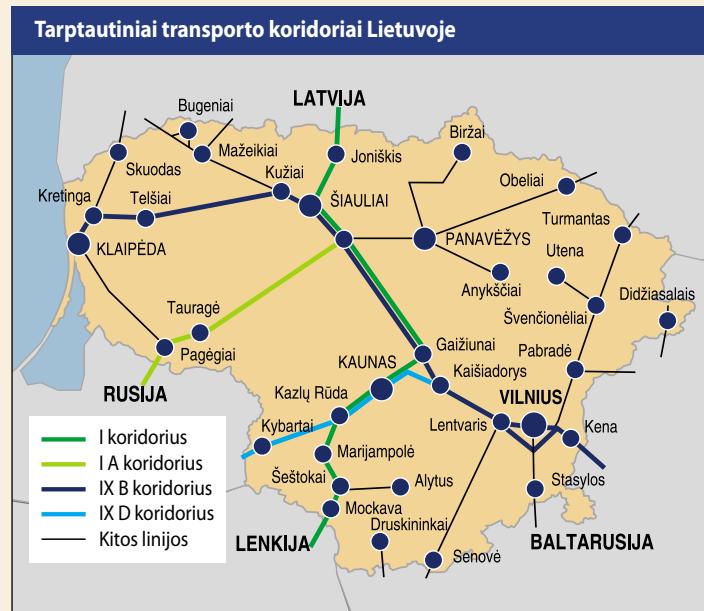
tensyvūs antrųjų geležinkelio kelių statybos darbai – pasirašyta rangos darbų sutartis Vilniaus geležinkelio aplinkkelio ruožo Kyviškės–Valčiūnai antrojo kelio statybai, paskelbti konkursai antrųjų kelių statybai keturiuose Šiauliai–Klaipėda linijos ruožuose.

Kitais metais turi būti baigtas Eismo valdymo centro įrengimo projektas. Eismo valdymo centre visos Lietuvos geležinkelių tinklo eismo valdymo sistemos bus sujungtos į vieną bendrą centralizuotą valdymo sistemą.

Taip pat modernizuojamos signalizacijos ir elektros tiekimo sistemos Kauno aplinkkelyje bei linijoje Kaunas–Kybartai.

Bendradarbiaujant su Baltarusijos geležinkeliais vykdomi geležinkelio linijos Minskas–Vilnius elektrifikavimo darbai. Jau parengtas techninis projektas ir paskelbtas rangos darbų konkursas šios linijos ruožui nuo Baltarusijos–Lietuvos valstybių sienos iki Naujosios Vilnios elektrifikacijos. Įgyvendinus šį projektą numatoma, kad elektrinių keleivinių traukiniių kelionė tarp Vilniaus ir Minsko sutrumpės iki 2 valandų.

Įgyvendinus šiuos užsibrėžtus tikslus netolimoje ateityje kartu su pastatytais logistikos centrais Kauke ir Vilniuje Lietuva turės platų ir modernų geležinkelių tinklą, užtikrinantį sąveiką su kitomis transporto rūšimis per logistikos centrus, ir, galėdama užtikrinti greitą, patogų ir saugų krovinių srautą tiek šiaurės–pietų, tiek rytų–vakarų kryptimis, taps dar patrauklesne logistikos rinka.





# Проекты общественных центров логистики

**Миндаугас Бутнорюс**

## Вильнюсский ОЦЛ

АО «Летувос гляжинкялай», осуществляя проект вильнюсских общественных центров логистики (ОЦЛ), в 2011 г. приступило к разработке технического проекта, который был завершен и утвержден в апреле с.г. В настоящее время осуществляется процедура покупки услуг на выполнение подрядных работ, а уже во второй половине с.г. планируется приступить к строительству интермодального терминала.

8 июля 2011 г. АО «Летувос гляжинкялай» и Вильнюсское городское самоуправление подписали договор об учреждении ОУ «Вильняус логистикос паркас» (Вильнюсский парк логистики) и договор пайщиков. Общественное учреждение располагается в помещении Вильнюсского городского самоуправления и успешно осуществляет свою деятельность. Основные функции ОУ «Вильняус логистикос паркас» – поиск, привлечение, отбор, консультирование инвесторов для парка логистики, заключение договоров, развитие земельных участков на территории парка логистики, их аренда и т.п. Рядом со спроектированным интермодальным терминалом уже сформированы земельные участки, которые учреждение сможет сдать в аренду инвесторам, планирующим заниматься здесь деятельностью, связанной с логистикой, экспедированием, перевозками.

Проект Вильнюсского ОЦЛ будет развиваться поэтапно. Развитие территории Вайдотай, расположенной на территории Вильнюсского городского самоуправления, будет вестись на первом этапе. На этой территории появится интермодальный терминал с необходимой инфраструктурой и административным зданием, будет оборудована пло-

щадка для хранения контейнеров. Северную часть территории, которая охватывает участок до южной объездной дороги Вильнюса, планируется развивать на втором этапе учреждения Вильнюсского ОЦЛ. Развитие южной части территории намечается как возможный третий этап развития Вильнюсского ОЦЛ.

Отрадно, что проект Вильнюсского ОЦЛ привлекает интерес инвесторов. С самого начала осуществления проекта велась активная маркетинговая деятельность по информированию общественности и деловых кругов о новых возможностях, которые появятся с возникновением центра. Постоянно проводились встречи с потенциальными клиентами Вильнюсского ОЦЛ и разработчиками грузовых технологий, уже подписано 6 протоколов о намерениях с крупными предприятиями логистики и розничной торговли о развитии их деятельности в будущем ОЦЛ. Значительным подспорьем в осуществлении проекта послужат и высказанные таможенным департаментом при Минфине ЛР, Государственной ветеринарно-продовольственной службой и Государственной службой растениеводства при Министерстве сельского хозяйства серьезные намерения концентрировать все обслуживание этих служб именно в Вильнюсском ОЦЛ.

## Каунасский ОЦЛ

В ходе осуществления проекта Каунасского ОЦЛ АО «Летувос гляжинкялай» в 2011 г. приступило к разработке технического проекта и детального плана. В настоящее время проводится процедура покупки услуг на выполнение подрядных работ, а уже во второй половине с.г. планируется приступить к строительству интермодального терминала.

Учреждать Каунасский ОЦЛ планируется в несколько этапов.

На первом этапе при финансировании со стороны Фонда смычки Евросоюза будет построен интермодальный терминал с железнодорожной колеей шириной 1435 мм и 1520 мм и связанная с работой терминала инфраструктура сообщения на территории станции Палямонас (филиала Каунасской ж/д станции), которой на правах доверия управляет АО «Летувос гляжинкялай». Дальнейшие этапы развития связаны с развитием парка логистики в бывшей Каунасской индустриальной зоне (Палямонас, Науясодис) и Кармелаве, Каунасской свободной экономической зоне (Каунасской СЭЗ), где созданы привлекательные условия для деятельности новых предприятий (налоговые льготы, благоприятная среда для инвестиций и др.). В парке логистики будут обустраиваться предприятия, занимающиеся транспортом, логистикой и другой соответствующей коммерческой деятельностью, напр., бензозаправочные станции, автостоянки, гостиницы, пункты ремонта и другие предприятия, которые заинтересуются возможностями Каунасского ОЦЛ. Терминал будет работать не только как пункт смены колеи, но и одновременно станет обслуживать и имеющиеся компании Каунасского региона, и новые экспортно-импортные предприятия, которые появятся в Каунасской СЭЗ.

## Выгода проектов ОЦЛ

Учреждаемые ОЦЛ принесут неоценимую выгоду как с региональной, так и с глобальной точки зрения, т.е. послужат стимулом для развития инфраструктуры малого и среднего бизнеса, создадут много новых рабочих мест, улучшат условия предпринимательства в регионах. С учетом того, что ОЦЛ будут стимулировать грузоперевозки по



железной дороге, транспортная система Литвы внесет еще больший вклад в обеспечение принципов и целей транспортной политики Европы, т.е. обеспечит использование экологических и более экономичных транспортных средств, безопасность движения, снижение загрязнения окружающей среды, меньшую загруженность автодорог тяжелыми транспортными средствами, развитие международных транспортных коридоров и т.п. Таким образом, проекты подключаются и к осуществлению европейской концепции «зеленых коридоров», т.к. большую часть грузоперевозок составят именно интермодальные перевозки железнодорожным транспортом по международным транспортным коридорам. ■



# Viešųjų logistikos centru projektais

**Mindaugas Butnorius**

## Vilniaus VLC

AB „Lietuvos geležinkeliai“, įgyvendindama Vilniaus viešųjų logistikos centrų (VLC) projekta, 2011 m. pradėjo rengti techninių projektą, kuris buvo baigtas ir patvirtintas š. m. balandžio mén. Šiuo metu vykdome rango darbų paslaugų pirkimo procedūras, o jau š. m. antroje pusėje planuoja pradėti intermodalinio terminalo statybas.

2011 m. liepos 8 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Vilniaus miesto savivaldybė pasiraše VšĮ Vilniaus logistikos parko steigimo ir dalininkų sutartis. Viešoji įstaiga, įsikūrusi Vilniaus miesto savivaldybėje, sėkmingai vykdo savo veiklą. Pagrindinės VšĮ Vilniaus logistikos parko funkcijos – investuotojų i logistikos parką paieška, pritraukimas, atranka, konsultavimas, sutarčių sudarymas, logistikos parke esančių žemės sklypų plėtra, nuoma ir pan. Šalia suprojektuoto intermodalinio terminalo jau suformuoti žemės skly-

pai, kuriuos disponuodama, įstaiga gali išnuomoti investuotojams, planuojantiems vykdyti su logistika, ekspedijavimu, vežimui susijusią veiklą.

Vilniaus VLC projeketas bus plėtojamas etapais. Vaidotų teritorija, esanti Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje, bus plėtojama pirmuoju etapu. Šioje teritorijoje bus intermodalinis terminalas su reikiama infrastruktūra, įrengta konteinerių saugojimo aikštélė, administraciniés patalpos bei žemės sklypai. Šiaurinę teritorijos dalį, kuri apima teritoriją iki pietinio Vilniaus miesto aplinkkelio, numatoma plėtoti antruoju Vilniaus VLC steigimo etapu. Pietinės teritorijos dalies plėtojimas ivardijamas kaip galimas trčiasis Vilniaus VLC plėtros etapas.

Džiugu, kad Vilniaus VLC projeketas sulaukia ir atitinkamo investuotojų susidomėjimo. Nuo pat projekto įgyvendinimo pradžios buvo vykdoma aktyvi rinkodaros veikla, kurios tikslas - informuoti visuomenę ir verslą apie naujas galimybes, atsirasiančias jį įgyvendinus. Nuolat vyko susitikimai su potencialiais Vilniaus VLC klientais bei krovos technologijų plėtotojais ir jau pasirašyti

net 6 ketinimų protokolai su stambiomis logistikos ir mažmeninės prekybos įmonėmis dėl jų veiklos plėtojimo būsimajame VLC. Nepaprastai dideli paspartimi įgyvendinant projektą taps ir Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos, Valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybos bei Valstybinės augalininkystės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos išreikšti rimti ketinimai viša šių tarnybų aptarnavimą koncentruoti būtent Vilniaus VLC.

## Kauno VLC

Įgyvendindami Kauno VLC projekta, „Lietuvos geležinkeliai“ 2011 m. pradėjo rengti techninių projektų ir detalųjį planą. Šiuo metu vykdome rango darbų paslaugų pirkimo procedūras, o jau š. m. antroje pusėje planuoja pradeti intermodalinio terminalo statybas.

Steigti Kauno VLC planuojamame keliais etapais. Pirmuoju etapu, pasinaudojant Europos Sąjungos Sanglaudos fondo numatytu finansavimu, bus pastatytas 1435 mm ir 1520 mm pločio geležinkelio vėžių intermodalinis terminalas bei su terminalo darbu susijusi susisiekimo infrastruktūra Kauno geležinkelio stoties Palemono kelyno teritorijoje, kuri yra valdoma AB „Lietuvos geležinkeliai“ patikėjimo teise. Tolimesni plėtros etapai susiję su logistikos parko plėtra buvusioje Kauno industrije zonoje (Palemonas, Naujasodis) bei Karališkėse, Kauno laisvojoje ekonominėje zonoje (Kauno LEZ), kurioje yra sudarytos patrauklios sąlygos kurtis ir veikti naujoms įmonėms (mokesčių lengvatos, išplėtota infrastruktūra, palanki aplinka investicijoms ir kt.). Planuojama, kad logistikos parke kursis įmonės, užsiimančios transportu, logistika bei kita atitinkama komercine veikla, pvz., degalinės, stovėjimo aikštélės, viešbučiai, remonto punktai bei kitos kompanijos, kurios bus suinteresuotos Kauno VLC galimybėmis. Terminalas dirbs ne tik kaip vėžės keitimasis punktas, bet tuo pačiu aptarnaus ir šiuo metu Kauno regione esančias bei Kauno LEZ įsikursiančias naujas importo ar eksporto įmones.

## VLC projekty nauda

Steigiami VLC atneš neįkainojamą naudą tiek regionams, tiek ir globaliu atžvilgiu, t. y. paskatinis infrastruktūros bei smulkiojo ir vidutinio verslo plėtrą, sukurs daug naujų darbo vietų, pagerins verslo sąlygas regionuose. Atsižvelgiant į tai, jog VLC skatins vežti krovinius geležinkeliais, Lietuvos transporto sistema dar labiau padės užtikrinti pagrindinius Europos transporto politikos principus ir tikslus, t. y. ekologiškesnių bei taupesnių transporto priemonių naudojimą, saugų eismą, mažesnę aplinkos taršą, mažesnį automobilių kelių apkrovimą sunkiosioms transporto priemonėmis, tarptautinių transporto koridoriorių plėtrą ir pan. Tokiu būdu projektais prisidės ir prie Europos „žaliųjų koridoriorių“ koncepcijos įgyvendinimo, nes didesnė krovinių vežimų dalį sudarys būtent intermodaliniai vežimai geležinkelio transportu tarptautiniuose transporto koridoriais.

**Марк Миллар**

**Более 20 лет Марк Миллар использует опыт мирового бизнеса для развития и выступления с основными просветительскими докладами, а также для представления услуг независимого консалтинга и образования, создающих ценность для клиентов тем, что совершают производительность деятельности их цепочки логистики и поставок в Китае и Азиатско-Тихоокеанском регионе.**

**Признанного идеяным лидером промышленности Марка Миллара клиенты привлекли к деятельности спикера, модератора, церемониймейстера и председателя конференций более чем в 200 видах деятельности в 17 странах.**

**М. Миллар входит в состав консультативных советов нескольких ведущих организаций, и его вклад в индустрию отмечен рядом наград, в том числе были указаны в "Who's Who of Power Players in Supply Chain Management in China" («Кто есть кто из власти игроков в управлении цепочки поставок в Китае»), в "Pro's-to-Know Thought Leaders in Supply Chain" («Плюсы информации идеяных лидеров в цепочке поставок») и в "One of the most Progressive People in World Logistics" («Один из самых прогрессивных народов в мировой логистике»).**

**С М. Милларом можно связаться по эл. почте [mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)**

# Выбирая своего поставщика аутсорсинга логистических услуг

## Аутсорсинг: от большего к меньшему

Недавние исследования подтвердили, что на данный момент компании, заказывая большую часть своей логистической деятельности, передают ее меньшему числу сервис-провайдеров. Следовательно, выбор вашего поставщика аутсорсинга логистических услуг (3PL = Логистика третьей стороны) становится все более важным для расширения прав и возможностей эффективных и действенных экосистем цепочки поставок, что является существенным конкурентным преимуществом.

В то время как Ежегодным исследованием логистики третьей стороны выявлено, что 65% грузоотправителей все больше обращаются к услугам 3PL, Eye-for-Transport исследование Мировой 3PL и стратегия аутсорсинга логистических услуг (Global 3PL & Logistics Outsourcing Strategy) также предоставляет некоторые интересные открытия:

- 97% грузоотправителей в будущем все чаще планируют обращаться к 3PL

- Грузоотправители укрепляют свою базу поставщиков 3PL: год от года часть грузоотправителей, которые используют от одного до трех сервис-провайдеров, увеличивается более чем вдвое - до 58%, в то время как в прошлом году почти 60% грузоотправителей использовали четыре и более 3PL

- 47% грузоотправителей недавно поменяли 3PL или на данный момент планируют поменять 3PL, 31% из них поменяли 3PL из-за услуги, 16% - из-за цены

- Грузоотправители сообщают, что услуга высшего качества является наиважнейшей при выборе нового 3PL, в то время как 3PL считают, что грузоотправители рассматривают самую низкую цену как самую важную часть

С возрастающей зависимостью от меньшего числа провайдеров 3PL для осуществления еще более длинной вашей цепочки поставок выбор своего провайдера 3PL приобретает все большее значение, и таким образом выработать четкий процесс отбора и соответствующие оценочные критерии просто необходимо.

## Проблемы при выборе провайдера 3PL

Процесс выбора обычно занимает 3-4 месяца и сопровождается значительными усилиями при руководстве RFQ проектом (заявка на котировку). С большинством провайдеров 3PL услуг, предлагающих полный ассортимент возможностей, дифференцировать их

бывает довольно сложно.

Так же сложно оценить разных провайдеров и их предложения: по сравнению с выбором и оценкой физических продуктов логистические услуги нет возможности потрогать, почувствовать и опробовать предложение до принятия решения. Вы должны ясно видеть и представлять power-point и продажи для определения того, сможет ли провайдер выполнять задание последовательно, надежно и экономически эффективно. Результативные соглашения обычно становятся долгосрочными обязательствами (типичным является 3-5 лет), таким образом усиливая важность правильного выбора.

Последствия выбора неподходящего провайдера 3PL могут оказаться отрицательно. Потенциальное влияние на экосистему цепочки поставок в вашем бизнесе может неблагоприятно повлиять на обслуживание клиентов, рентабельность и оценку заинтересованных сторон. Процесс исправления неправильного выбора длинный, трудный и дорогой. Полное устранение последствий неподходящего выбора путем попытки исправить ситуацию с помощью перехода к новому провайдеру 3PL может занять до двух лет.

Привлечение внешних ресурсов на контрактной основе может принести пользу процессу оценки и выбора, облегчая нагрузку на внутренние ресурсы от дополнительной нагрузки, обеспечивая проекту вместе с отраслевым опытом и знаниями независимость и высокую информированность.

Представляем идеи передовой международной практики в процессе отбора и оценки критерии, основанные на мировом, более чем 20-летнем опыте в логистике третьих сторон.

## Процесс отбора вашего провайдера 3PL

Для руководства процессом RFQ (заявки на котировку) для выбора вашего провайдера 3PL лучше всего назначить многофункциональную проектную команду из шести-десяти участников и принять структурированную модель для того, чтобы участвовать и руководить проектной командой с помощью процесса отбора заявок. Рекомендованный мною 9-шаговый процесс отбора 3PL состоит в следующем:

1. Определить требования RFQ
  - а. Подробный обзор логистической модели в вашей цепочке поставок
  - б. Обобщение подробных спецификаций - требований, метрик и шаблонов
  2. Выдать RFQ приглашенным вендорам 3PL
    - а. Предварительное квалифицирование

вендоров с исполнением соглашения о конфиденциальности

б. Осуществление управления тендерным процессом с помощью 3PL, включая обработку запросов

с. Обобщение запросов и отзывов, сравнение и выдача обновлений

3. Получить предложения от вендоров 3PL

а. Просмотр предложений, сопоставление требований и критерии

б. Сравнивание взглядов и отзывов команды, обобщение комментариев и вопросов

4. Презентация вендоров

а. 3PL для презентации своей компании, решение и польза

б. Управление дискуссией: процесс, персонал, ценообразование

5. Посетить площадки

а. Посещение 3PL-заний логистических фирм – обзор работ, процессов, персонала

б. Оценка возможностей, объемов, компетентности

6. Короткий список (по мере необходимости)

а. Продолжение дальнейшего изучения и оценки

б. Более глубокая апробация возможностей, моделей ценообразования и предпосылок

7. Рекомендации

а. Консультации с клиентом о предоставлении 3PL

б. Приобретение независимых перспектив – рыночная репутация, бывшие клиенты

8. Исполнительное обязательство

а. Представление 3PL высшему руководству

б. Исследование и оценка организационной подготовки

9. Оценка и выбор

а. Сравнение и контраст – компания, решение, экономика

б. Отображение окончательного списка вендоров для оценочных критериев

## Оценочные критерии для выбора вашего провайдера 3PL

Важно обобщить и акцентировать ваши критерии для оценки потенциальных провайдеров 3PL и для членов проектной команды, объективно оценить и поставить оценку участникам. Помимо фактической суммы баллов, сравнивте результат ранжирования претендентов каждого члена команды (первое, второе и третье место) – этонейтрализует влияние некоторых членов команды, которые являются более щедро оцененными, чем другие. После того, как вы сопоставили результаты ранжирования, исследуйте важные различия путем дискуссий и просмотра конкретных деталей.

Обобщая свои оценочные критерии, вклю-

чите и количественные, и качественные факторы вместе с рассмотрением будущих требований. Рассмотрите следующие семь главных категорий для своих оценочных критериев для успешности вашего процесса отбора. В каждой категории раскройте подробные ожидаемые результаты и требования для соответствия нуждам вашего бизнеса и специфических обстоятельств.

1. Провайдеры 3PL: размер и масштаб их работ, люди и финансы. Какова их позиция в индустрии? Рыночная репутация, конкурентное позиционирование и финансовая устойчивость – подходят ли они вашей компании? Каков объем участия их высшего руководства в тендерном процессе? Насколько они заинтересованы в сотрудничестве с вашей компанией и вашим бизнесом? Будете ли вы достаточно важны для их бизнеса? Рассмотрите их корпоративный ДНК – взгляд, ценности, подход к корпоративной ответственности. Достаточна ли их организационная подготовка для вашей компании?

2. Логистическое решение: имеют ли они оперативные возможности? Соответствует ли предложенное решение нуждам вашего бизнеса? Рассмотрите их оперативные аспекты, такие, как складское хозяйство, оборудование, площади. Имеют ли они необходимый опыт? Насколько похожи их решения для аналогичных клиентов? Предоставляет ли, с географической точки зрения, их логистическая сеть соответствующие логистические услуги для конечных пунктов в вашей цепочке поставок?

3. Экономика: как они ранжируют финансовые аспекты – являются ли их цены конкурентоспособными? Есть ли возможности экономии за счет масштабов? Являются ли они гибкими в ценообразовании? Адаптирован ли процесс ценообразования к вашим новым или развивающимся требованиям?

4. Технологии: насколько крепкой является их платформа информационных технологий и систем ИТ, а также их способность интегрироваться в ваши системы ИТ? Как вы оцениваете возможности и компетенцию их ИТ? Имеют ли они предыдущий опыт интеграции в похожие системы?

5. Надежное будущее: имеют ли они и их решения возможность расти вместе с ростом вашего бизнеса? Являются ли их решения масштабными и гибкими? Соответствуют ли они вашим потенциальным нуждам? Как быстро они могут увеличивать объемы работ? Имеют ли они возможность и финансовые средства для развития своей базы навыков и работ?

6. Добавленная стоимость: имеют ли они опыт, знания и компетентность для того, чтобы помочь вам улучшить логистическую деятельность компаний? Как вы воспринимаете

провайдера с точки зрения индустриального лидерства? Воспользуются ли они активным подходом для исследования и предложения взаимовыгодных решений?

7. Услуга доставки: каков ваш уровень уверенности в их возможности «держать слово» – выполнять обещанное решение по доставке последовательно, надежно и экономически эффективно. Успешно ли они доставляют то, что вы требуете, с помощью трех дополнительных маркетинговых Р, которые являются критически важными в сфере услуг – физические результаты, процессы и персонал (Physical Results, Processes and People)? Каков здесь опыт других клиентов – по неофициальным данным и их отзывам?

При выборе провайдера 3PL очень заманчиво сосредоточиться на оценке пунктов 2 и 3 – эти «тяжелые» измерения материальны и относительно просты для сравнения нескольких вендоров. Однако, мягкие факторы – нематериальные в пунктах 5, 6 и 7 – являются равными по важности. Эти мягкие факторы являются тем, что определит долговременную устойчивость и успешность выбранного вами сервис-провайдера и его логистических решений. Тщательное рассмотрение всех оценочных критериев является основным для обеспечения успешного результата.

## Вывод

Очень важно правильно осуществить этот процесс, используя испытанные оценочные критерии при выборе вашего провайдера 3PL. Процесс отбора является интенсивным, трудоемким проектом, требующим конкретного опыта и дополнительных источников в течение всего срока реализации процесса. Следует рассмотреть привлекающие и независимые внешние ресурсы для добавления стоимости и уменьшения нагрузки на внутренние ресурсы.

Последствия ошибки бывают весьма ощущимы. Конференции по современной логистической индустрии посещают многочисленные ведущие международные компании, которые свидетельствовали, что замена своего неудачного провайдера 3PL – это тяжелым процессом, занимающий от 9 до 12 месяцев и требующий финансовых затрат, составляющих около 15–25% годовых логистических затрат!

В рамках предоставления услуг предыдущий опыт является очень мощным средством для оценки альтернативных провайдеров – подумайте о ресторанах, школах или парикмахерах. Успешное предоставление услуг проявляется через три Р – физические результаты, процессы и персонал (Physical Results, Processes and People).

Если у вас еще нет опыта оценки сервис-провайдеров, вы должны обратить серьезное внимание на тех, кто его имеет – имеющиеся клиенты с их отзывами, рыночные отзывы от бывших клиентов, промышленные советники. Касаясь сбора отзывов в сфере услуг, мне нравятся два простых, но главных вопроса, словно лакмусовая бумага выявляющих истинное положение дел: будете ли вы покупать еще раз? Просоветуете ли вы это другим? ■

### Семь критериев оценки для выбора своего поставщика 3 Р

#### 1. 3PL провайдер

жесткий	2. Логистические решения	3. Экономика и финансы	4. Технология и интеграция
мягкий	5. Перспективы на будущее	6. Добавочная стоимость	7. Предоставления услуг



Markas Milaras

**Marko Milaro 25 metų patirtis globaliajame versle, oratoriniai sugebėjimai jo moderuojamose konferencijose prikausto tarpatutinės auditorijos dėmesį. Sava ilgametę patirtį jis perduoda teikdamas verslo konsultacijas, padėdamas klientams tobulinti logistikos paslaugų ir tiekimo grandinių veiklą Kinijoje ir Azijos Ramiojo vandenyno regione. Jis yra pripažintas kaip industrinės minties lyderis, klientams pažįstamas kaip pageidaujamas pranešėjas, moderatorius, ceremonmeisteris ar konferencijų pirmininkas, šias pareigas atliekantis beveik dvidešimtyje šalių.**

**M. Milaras dirba partnamosiose tarybose keliose tarptautinėse organizacijose. Jo indėlis į industriją yra įvertintas ne vienu apdovanojimu, o vardas įtrauktas į leidiñius „Kas yra kas Kinijos tiekimo grandinės vadovybė“, „Profesionalai, kuriuos reikia žinoti kaip minties lyderius tiekimo grandinėje“. Jis pelnė vieno iš pažangiausių žmonių pasaulio logistikoje vardą.**

**Su M. Milaru galima susiekti**  
**[mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)**

# Logistikos tiekėjo pasirinkimas

## Užsakymai nuo „daugiau“ iki „mažiau“

Naujausios studijos patvirtina, kad kompanijos vis daugiau sulaukia užsakomųjų logistikos (autsorcingo) paslaugų, o jos pačios vis mažiau jų užsako iš paslaugų tiekėjų. Tačiau jūs užsakyti logistikos tiekėjų pasirinkimas (3PL – triju šalių logistika) tampa vis svarbesnis siekiant efektyvių ir veiksmingų tiekimo grandinių ekosistemų, kurios yra ypač reikalingos, kad būtum pranašesnis prieš konkurentus.

Tuo tarpu, kai „Metinė triju šalių logistikos studija“ nustatė, kad 65 proc. krovinių siuntėjų vis daugiau naudojasi 3PL paslaugomis, „Globali 3PL ir Logistikos autsorcingo strategijos apžvalga“ taip pat pristato kai kuriuos įdomius atradimus:

- 97 proc. krovinių siuntėjų yra linkę didinti 3PL naudojimą ateityje.

- Krovinių siuntėjai konsoliduoja savo prekybos bazę su 3PL. Krovinių siuntėjų, kurie naudojasi nuo vieno iki triju tiekėjų paslaugomis, daugiau nei padvigubėjo: iki 58 proc., tuo tarpu praėjusiais metais beveik iki 60 proc. krovinių siuntėjų naudojosi keturiaisiai ir daugiau tiekėjų.

- 47 proc. krovinių siuntėjų neseniai perėjo prie 3PL arba šiuo metu planuoja pereiti, iš jų 31 proc. tokį sprendimą priėmė dėl paslaugos, 16 proc. – dėl kaštų.

- Krovino siuntėjai praneša, kad geriausios kokybės paslauga yra svarbiausia renkantis naujų 3PL, tuo tarpu 3PL mano, kad krovino siuntėjai galvoja, jog svarbiausia yra žemiausia kaina.

Augant pasitikėjimui mažesniu 3PL tiekėjų , kurie galėtų aptarnauti daugiau jūsų tiekimo grandinių, skaičiumi, 3PL tiekėjų pasirinkimas darosi vis kritiškesnis, todėl yra svarbu tiek turėti aiškų pasirinkimo procesą, tiek tinkamus vertinimo kriterijus.

## Iššūkiai renkantis 3PL tiekėją

Pasirinkimo procesas paprastai užima 3-4 mėnesius ir reikalauja nemažų pastangų vykdant RFQ (užklausimo) projektą. Dauguma 3PL paslaugų tiekėjų siūlo platų pajėgumų spektrą, todėl gali būti sudėtinga juos atsirinkti.

Vertinti skirtingus tiekėjus ir jų pasiūlymus taip pat nėra paprasta – priešingai pasirinkimui ir fizinio produkto įvertinimui logistikos pa-

slaugų negalima paliesti, pajauti ir patikrinti pasiūlymą prieš pasirenkant. Jūs turite sugebėti matyti kiaurai, kad nustatytaumėte, kaip tiekėjas sugebės teseti pažadą – nuosekliai, patikimai ir efektyviai kaštų atžvilgiu. To rezultatas - pasirašytos sutartys bus ilgalaikiai įspareigojimai (paprastai 3-5 metams), kurie pabrėžia teisingo pasirinkimo svarbą.

Netinkamo 3PL tiekėjo pasirinkimo pasekmės yra aikivaizdžios. Potencialus poveikis jūsų verslo tiekimo grandinės ekosistemai gali neigiamai paveikti kliento paslaugas, pelningumą ir suinteresuotų šalių vertę. Neteisingo pasirinkimo ištaisymo procesas yra ilgas, skausmingas ir brangus. Visiškas atsigavimas dėl netinkamo pasirinkimo – nuo bandymo sutvarkyti situaciją iki perėjimo prie naujo 3PL tiekėjo – gali trukti iki dvejų metų.

Išorinio šaltinio įjungimas gali pagerinti vertinimo ir parinkimo procesą derinant vadovavimą projektiui.

Remiantis daugiau nei 20 metų triju šalių logistikos pasauline patirtimi ir geriausia tarptautine praktika, čia pateikiamas kai kurios ižvalgos dėl proceso pasirinkimo ir vertinimo kriterijų.

## 3PL tiekėjo parinkimo procesas

Kad valdytum RFQ (užklausimo) procesą renkantis 3PL tiekėją, geriausia yra paskirti projekto grupę – paprastai nuo šešių iki dešimties asmenų – ir priimti struktūruotą modelį. Mano rekomenduojamas 9 žingsnių 3PL parinkimo procesas yra tokis:

1. Apibréžkite RFQ (užklausimo) reikalavimus.

- a. Detaliai nurodykite savo tiekimo grandinės logistikos modelį.

- b. Sudarykite detalius specifikacijų, metrikų ir modelių (šablonų) reikalavimus.

2. Išleiskite RFQ (užklausimą) 3PL paslaugų pardavėjams.

- a. Atlikite išankstinių pardavėjų vertinimą, paruoškite sutartis dėl konfidencialumo.

- b. Valdykite 3PL konkurso (tenderio) procesą, išskaitant abejones keliančių klausimų nagrinėjimą.

- c. Sudarykite klausimus ir atsakymus, palyginkite ir atnaujinkite.

3. Gaukite pasiūlymus iš 3PL pardavėjų.

- a. Peržiūrėkite pasiūlymus, sulyginkite su reikalavimais ir kriterijais.

- b. Sulyginkite grupės požiūrių ir

grįžtamajį ryšį, paruoškite komentarus ir klausimus.

4. Pardavėjo prezentacijos.

a. 3PL turi pristatyti savo kompaniją, sprendimus ir naudą.

b. Vadovybės diskusijos - procesas, žmonės, įkainiai.

5. Lankymasis vietoje.

a. Apžiūrėkite 3PL logistikos įrangą – susipažinkite su operacijomis, procesu, žmonėmis.

b. Išnagrinėkite sugebėjimus, apimtis, kompetenciją.

6. Trumpasis sąrašas (kaip reikalaujama).

a. Toliau tēskite tyrimą ir vertinimą.

b. Labiau įsigilinkite į sugebėjimus, įkainių modelius ir priešlaidas.

7. Nuorodos.

a. Konsultacijos su klientu pagal nuorodas, kurias pateikė 3PL.

b. Reputacija rinkoje, buvę klientai.

8. Vykdomasis dalyvavimas.

a. 3PL pristato aukštėsniajį vadovybę.

b. Ištirkite ir įvertinkite organizacijinį tinkamumą.

9. Vertinimas ir atranka.

a. Palyginkite ir sugretinkite – kompaniją, sprendimus, ekonomiką.

b. Surašykite į trumpajį sąrašą įtrauktus paslaugų pardavėjus pagal vertinimo kriterijus.

## Vertinimo kriterijai 3PL paslaugų tiekėjų atrankai

Labai svarbu sudaryti savo kriterijus potencialių 3PL paslaugų tiekėjų vertinimui, o projekto grupės nariams nepriklausomai balais vertinti dalyvius. Palyginkite kiekvieno grupės nario galutinius dalyvių vertinimo rezultatus (pirma, antra ir trečia vietas). Palyginę vertinimus, išnagrinėkite bet kokius didesnius skirtumus diskusijos metu ir peržiūrėkite tos specifinės eilutės detales.

Sudarydami savo vertinimo kriterijus, įtraukite tiek kokybinius faktorius kartu su svarstytiems dėl potencialių reikalavimų ateičiai. Aptarkite septynias pagrindines kategorijas savo vertinimo kriterijams, kad būtų lengvesnis pasirinkimo procesas. Prie kiekvienos kategorijos pridėkite detalius norus ir reikalavimus, kad jie atitiktų jūsų verslo poreikius ir specifines aplinkybes.

1. 3PL paslaugų tiekėjas – jo operacijų apimtis ir masteliai, žmonės ir finansai. Kokia jų padėtis industrijoje? Reputacija rinkoje,

konkurencinė padėtis ir finansinis gyvybingumas; ar tai yra tinkamo dydžio (apimčių) kompanija? Koks yra jų aukštesniosios vadovybės įtraukimas į konkurso procesą? Ar jie bus išipareigoję jūsų kompanijai ir jūsų verslui? Ar jūs būsite pakankamai svarbūs jūsų verslui? Apsvarstykite jūsų kompanijos DNR – viziją, požiūrį į socialinę atsakomybę. Ar jie gerai tinka jūsų kompanijai?

2. Logistikos sprendimas – ar jie turi operacinių gabumų? Ar siūlomas sprendimas atitinka jūsų verslo poreikius? Apsvarstykite operacinius aspektus, tokius kaip jūs sandėliai, iranga, erdvė? Ar jie gali atlkti reikiamaus ekspertizę? Panašūs sprendimai panašiemams klientams? Žiūrint iš geografinės perspektyvos, ar jūs logistikos tinklas teikia adekvacią logistikos paslaugas sritims ir paskirties vietoms, esančioms jūsų tiekimo grandinėje?

3. Ekonomika – kaip jie atrodo iš finansinės perspektyvos, ar konkurencingi kainų atžvilgiu? Ar yra galimių tyčių taupymui? Ar yra lankstūs įkainių požiūriu? Ar jūs pasidomėjote įkainojimo procesu, kuris yra susijęs su naujais ir augančiais reikalavimais, galinčiais atsirasti vėliau linijoje?

4. Technologija – koks tvirtumo

graifinių technologijų platforma ir sistemos bei koks jūsų gebėjimas integruotis su IT sistema? Kaip vertinate jūsų IT galimybes ir kompetenciją? Kokią ankstesnę patirtį jie turi su panašiu sistemų integracija?

5. Įrodymai ateiciai – ar jie ir jūsų sprendimas dėl galimybės augti su jūsų verslo augimu yra galimi? Ar jūsų sprendimas gali būti keičiamas ir lankstus? Ar jie gali atitikti jūsų ateities potencialo poreikius? Kaip gali pagreitinti operacijas? Ar turi gabumų ir finansinių priemonių gerinti savo įgūdžių bazę ir operacijas?

6. Pridetinė vertė – ar jie turi patirties, žinių, ar gali atlkti ekspertizę, kuri padėtų jums tobulinti jūsų kompanijos logistikos veiklą? Kaip jūs suprantate apie tiekėją kaip apie lyderį industrijos? Ar jie turės iniciatyvą požiūrių tirdami ir siūlydami abiem pusėmis naudingus sprendimus?

7. Paslaugų pristatymas – jūsų pasitikėjimo lygmuo jūsų galimybėms „pristatyti pagal pažadą“ – vykdyti veiklą pagal jūsų pasiūlytą sprendimą, vykdyti operacinius reikalavimus ir naudą verslui – nuolat, patikimai ir efektyviai kaštų atžvilgiu. Ar jie sėkmingai vykdys jūsų

reikalavimus, kurie yra itin svarbūs paslaugų versle – fiziniai rezultatai, procesai ir žmonės? Kokia yra jūsų klientų patirtis – per mažai tikėtinus įrodymus ir kliento nuorodas?

Pasirenkant 3PL paslaugų tiekėją labai traukia dėmesį vertinimo punktai 2 ir 3 – šios „sunkios“ dimensijos yra apčiuopiamos ir sąlyginai tiesmukiškos lyginant daugelį paslaugų pardavėjų. Tačiau švelnieji faktoriai – neapčiuopiami punktuose 5, 6 ir 7 – yra lygiaverčiai, jei ne svarbesni. Sie švelnieji faktoriai nustato ilgalaičių tvarumą ir jūsų pasirinkto paslaugų tiekėjo sėkmę bei jūsų logistikos sprendimus. Atidūs visų vertinimo kriterijų svarstymai yra esminis dalykas, norint užsitrinkinti sėkmingą rezultatą.

## Įšvados

Sunku pritaikyti gerą procesą ir naudoti įrodytus vertinimo kriterijus, kad būtų galima pasirinkti 3PL paslaugų tiekėją. Atrankos procesas yra intensyvus, daug laiko užmantis projektas, kuriam reikia specifinės ekspertizės ir papildomų šaltinių – daug daugiau nei normali verslo veikla – viso projekto metu. Apsvarstykite galimybę įtraukti nepri-

klausomą išorinį šaltinį, kuris kurtų pridetinę vertę procesui ir mažintų vietoje dirbančių žmonių krūvius.

Klaipėdos pasekmės yra skaudžios. Neseniai vykusioje logistikos industrijos konferencijoje, kurioje dalyvavo daug pagrindinių tarpautinių kompanijų, buvo pažymėta, kad 3PL paslaugų tiekėjo keitimasis procesas gali trukti nuo 9 iki 12 mėnesių ir kainuoti nuo 15 iki 25 proc. jūsų metinių logistikos kaštų!

Paslaugų pristatymo kontekste ankstesnė patirtis yra labai galinga priemonė vertinant alternatyvius paslaugų tiekėjus – pagalvokite apie restoranus, mokyklas ar kirpyklas. Sėkmingas paslaugų pateikimas paseisiška per trijų „P“ paslaugas – fiziniai rezultatai, procesai ir žmonės.

Kadangi jūs dar neturite jokios ankstesnės patirties vertindami paslaugų tiekėjus, jums reikėtų ypatingą dėmesį atkrepti į tuos, kurie ją turi – esamų tiekėjų kaip klientų nuorodos plius rinkos nuorodos iš tiekėjų ir patarėjų. Paslaugų verslo nuorodų kontekste norėčiau panaujoti savo paprastą laksus testą dėl klientų pasitenkinimo. Jame – tik du pagrindiniai klausimai: Ar jūs pirkumėte šias paslaugas dar kartą? Ar jūs jas rekomenduotumėte? ■

# UŽ AKIMIRKAS, DĖL KURIŲ VERTA GYVENTI

Dėkinga Klaipėdos pilies džiazo festivalio publikai

IKI PASIMATYMO KITAIS METAIS

XIX KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALYJE  
2013 M. GEGUŽĖS 31 D. – BIRŽELIO 1, 2 D.

Festivalio komandos vardu,

Inga Grubliauskienė

Asociacijos „Klaipėdos džiazo festivalis“ prezidentė



KLAIPĖDOS  
PILIES  
DŽIAZO  
FESTIVALIS

FESTIVALIO  
MĘCENATAS

**sba**  
Baldu kompanija

GENERALINIS  
RĒMEJAS

**DNB**



VAKARU LAIVU  
GAMYKLA  
BALTIC GROUP

**BEGA**  
STEVEDORING COMPANY

**acc**  
ACCURATE

**KLASCO**  
KLASCO GROUP

DIDIEJ RĒMEJAI

**ORLEN** Lietuva

Omnitel

KLAIPĖDOS  
TELEFONINIAI  
TECHNIKAI

**smelle**

**KIA**

**KLAIPĖDOS  
NAFTA**

**DFDS  
SEAWAYS**

EINA<sup>+</sup>

AB "KLAIPĖDOS ENERGIJA"

**Swedbank**

**G&S**

**teo**

**VIA**

**VIEŠBUČIAI**

**PRELUDIA**

**PIAMARIO  
DYVARAS**

**Skoda  
Electrics**

**INDORAMA**

**actimars**

**Geplast**

**Carrefour**

**Aon**

**TNT**

**kratc**

**Mercedes-Benz**

**Peterline**

**VIA**

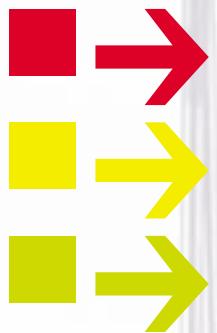
**The Wallace Bar**

**TOYO SEI**

**National  
Bank**

**TOYO SEI**

# TRANSBALTICA 2012



## XV INTERNATIONAL CONFERENCE

June 7 – 8, 2012

Radisson BLU Daugava Hotel,  
Riga, Liepaja, Latvia



[www.rmsforum.lv](http://www.rmsforum.lv)

+371 67 334 346

ORGANIZER:



PARTNER:



SUPPORT:



Ministry of Transport  
of the Republic of Latvia



LATVIJAS  
DZELZCEĻŠ



LATVIAN ASSOCIATION  
OF TRANSIT BUSINESS



EURO-ASIAN  
TRANSPORT UNION



TRANSIT  
LATVIA



LOA



TSI



Radisson  
BLU  
DAUGAVA HOTEL



# «Туркменистан–Европа: перспективы сотрудничества» (Берлин, Германия)

**В** международной нефтегазовой конференции «Туркменистан–Европа: перспективы сотрудничества», которую 14–15 марта в столице Германии Берлине организовали министерство нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов Туркменистана, Торгово-промышленная палата Туркменистана и британская компания «Summit», приняли участие делегаты из Австрии, Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Канады, Китая, Финляндии, Германии, Венгрии, Ирана, Израиля, Италии, Японии, Казахстана, Кореи, Лихтенштейна, Малайзии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Катара, Румынии, России, Сингапура, Испании, Швейцарии, Турции, Туркменистана, ОАЭ, Великобритании, Украины, США и Вьетнама. В конференции приняли участие свыше 300 делегатов, представленных 130 организациями, а также правительственные делегации из стран Европы, Азии, Америки.

## Элита нефтегазового бизнеса собралась в Берлине

В 2011 году серия выездных нефтегазовых конференций стартала в Сингапуре. В этом году элита нефтегазового бизнеса собралась в Берлине.

Иностранные инвесторы нефтегазового комплекса Туркменистана предоставили международному сообществу прекрасную возможность убедиться в необычайно благоприятных условиях для инвестирования капитала в



нефтегазовый комплекс Туркменистана, укрепления имеющихся и установления новых деловых отношений между Туркменистаном и другими странами, демонстрируя, насколько Туркменистан открыт для международного диалога в реализации новых нефтяных и газовых проектов и укрепления имиджа Туркменистана на международной арене как надежного и долгосрочного партнера.

Главная цель конференции состояла в привлечении иностранных инвестиций и новейших технологий, а также в продвижении нефтегазового сектора Туркменистана в мировое сообщество. Конференция была сфокусирована на презентации возможностей Туркменистана в сфере инвестирования, а также успешной разработки углеводородных ресурсов страны региональному и зарубежному сообществам посредством встреч и дискуссий по ключевым вопросам.

## Энергоресурсы жителям Туркменистана – бесплатно

Какие возможности страна дают разумно управляемые нефтегазовые ресурсы, наглядно продемонстрировало приветственное письмо участникам конферен-

ции президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухamedова.

В письме говорится, что проходящая в центре Европы конференция является ярким свидетельством возросшего интереса к Туркменистану – одной из передовых стран мира по объемам нефтегазовых ресурсов. Эти огромные природные богатства благодатной туркменской земли, по словам Г.Бердымухamedова, являются одним из основных источников, обеспечивающим благополучие страны и ее стабильный рост. Огромные запасы углеводородного сырья и создание благоприятных условий для притока иностранных инвестиций в страну способствуют полноправному признанию Туркменистана на международном уровне в качестве государства с развитой передовой энергетикой. Эти природные богатства и достижения страны, как отметил президент, служат людям Туркменистана. В сложный период экономического кризиса, когда мировое сообщество с тревогой наблюдает за ростом цен на газ, электроэнергию и нефтепродукты, жители Туркменистана получают эти основные продукты, обуславливающие уровень жизни, бесплатно или почти бесплатно.

По словам Г.Бердымухamedова, цель Туркменистана – чтобы природные ресурсы разумно распределялись и служили не только в интересах народа Туркменистана, но и для благополучия всего человечества, во благо народов мира. Поэтому правительство Туркменистана, осуществляя новую энергетическую стратегию, стремится к тому, чтобы энергоносители попали на международный рынок.

Принятая по инициативе Туркменистана Генеральной Ассамблеей ООН резолюция «Надежный и стабильный транзит энергоносителей и его роль в обеспечении устойчивого развития и международного сотрудничества» имеет огромное значение в деле обеспечения безопасности международного энергетического сотрудничества. Очень важно, что резолюцию одобрили и поддержали все страны – члены Евросоюза. Подписанное в 2008 году между Туркменистаном и Евросоюзом соглашение о взаимопонимании и сотрудничестве в сфере энергетики создало надежную нормативную базу для развития двухсторонних отношений и открыло новые возможности.

## В Туркменистане – крупнейшие в мире газовые месторождения

Это сотрудничество актуально для обеих сторон. Туркменистан,



провозгласивший политику открытых дверей, открывает для Европы свои бескрайние залежи энергоресурсов, получая от нее новейшую технику и технологии.

«Накопленный опыт показывает, что привлечение зарубежных технологий и оборудования высокого качества позволяет осуществить значительный скачок уровня производства, наладить выпуск новых видов продукции и тем самым расширить экспортные возможности предприятия и в целом страны», – высказал на конференции позицию нефтяников Тачберды Тагиев, генеральный директор Туркменбашинского комплекса нефтеперерабатывающих заводов.

Председатель государственного концерна «Туркменгаз» Сахатмурад Мамедов в своем докладе «Газовая промышленность Туркменистана XXI века – многостороннее международное сотрудничество» отметил, что основная задача государственного концерна – эффективно и рационально использовать богатства подземных недр, доставляя «голубое топливо» отечественным и зарубежным потребителям, обеспечивать мировую энергетическую безопасность, многовариантную схему поставок туркменского газа за рубеж.

Основным регионом добычи газа является Восточный Туркменистан, где имеется свыше 30 разрабатываемых газовых и газоконденсатных месторождений. Концерн «Туркменгаз» реализует широкомасштабные проекты, направленные на развитие энергетического потенциала, транспортной инфраструктуры и наращивание экспорта энергоносителей, востребованных на мировых рынках. Высокими темпами ведутся работы по разведке и освоению новых газо-

вых месторождений. Среди них – месторождение «Галкыныш». В соответствии с имеющейся на сегодняшний день информацией международная экспертная компания «Gaffney Cline & Associates» (Великобритания) оценивает общий объем имеющихся в недрах месторождения «Галкыныш» природных газов в 26 триллионов 200 миллиардов кубометров газа, что выводит эту природную кладовую «голубого топлива» на второе место в мире.

### **Месторождение «Галкыныш» – надежная база энергоресурсов**

Динамичное развитие газовой отрасли Туркменистана и ее интегрирование в глобальные энергетические рынки неразрывно связано с расширением международного сотрудничества: с привлечением инвестиций, устройством новых газовых месторождений, модернизацией производства, внедрением новейших технологий и подготовкой профессиональных кадров.

В этом аспекте государственным концерном «Туркменгаз» заключено 15 крупных контрактов с иностранными компаниями на общую сумму более 10 млрд долларов США. В их числе – международные компании из Республики Корея, Китайской Народной Республики, Канады, Объединенных Арабских Эмиратов, Российской Федерации, Украины и других стран.

Для ускоренного освоения месторождения «Галкыныш» заключено четыре контракта с международными компаниями. В рамках этих четырех проектов в ближайшие несколько лет на уникальной газоносной площади «Галкыныша» предстоит про-

бурить многочисленные эксплуатационные скважины, а также построить современные заводы по сероочистке газового сырья и выпуск высококачественного товарного газа.

В результате только на первом этапе эксплуатации месторождения «Галкыныш» будет добыто 30 миллиардов кубометров «голубого топлива» в год. В перспективе уникальные запасы этого месторождения станут ресурсной базой не только для существующих газопроводов, но и для других будущих магистральных трубопроводов, ориентированных на экспорт «голубого топлива».

### **Китаю – 65 миллиардов кубометров газа**

Помимо существующих маршрутов в северном (Россия) и южном (Иран) направлениях, в конце 2009 года была введена в строй стратегическая газовая магистраль Туркменистан–Китай. В соответствии с подписанными соглашениями предусматривается транспортировка в Китай ежегодно 40 миллиардов кубических метров туркменского природного газа. В ближайшем будущем планируется увеличение этого объема еще на 25 миллиардов кубических метров, то есть Туркменистан будет поставлять в Китай в общей сложности 65 миллиардов кубических метров природного газа в год.

На туркменской части газопровода Туркменистан–Китай строительство газокомпрессорной станции осуществила бельгийская компания, а в поставке нового оборудования участвовали известные зарубежные компании из Германии, США, Франции, Японии и других стран.

## **Стратегический интерес Туркменистана и Европы**

В стадии активной подготовительной работы находится проект трубопровода Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия (ТАПИ), который поддерживают правительства этих стран. Туркменистан не исключает и другие маршруты поставок газа.

В последнее время значительно активизировался процесс предметного обсуждения строительства газопровода в европейском направлении, знаменующего собой начало практической реализации нового важного и многообещающего вектора энергетической стратегии Туркменистана.

Взаимный интерес Туркменистана и Европы в энергетической сфере сегодня выглядит естественным и обоснованным как экономически, так и коммерчески. Европейский рынок энергоносителей – один из крупнейших в мире – ощущает постоянную потребность в крупных и бесперебойных поставках энергетического сырья для обеспечения нормального функционирования своей экономики.

Выстраивая отношения с энергодобывающими странами, европейские государства и компании предлагают взаимовыгодные условия партнерства и обоснованные цены на поставляемое сырье. Это соответствует подходу Туркменистана, основанному на географической многовариантности экспортных поставок природного газа. Именно в таком ключе Туркменистан развивает сотрудничество с партнерами, в том числе с европейскими странами.



# „Turkménistan-Europa: bendradarbiavimo perspektyvos“ (Berlynas, Vokietija)

**K**ovo 14-15 dienomis Vokietijos sostinėje Berlyne įvykusioje tarptautinėje naftos ir dujų konferencijoje „Turkménistan-Europa: bendradarbiavimo perspektyvos“, kurią organizavo Turkménistano naftos ir dujų pramonės bei mineralinių išteklių ministerija, Prekybos ir pramonės rūmai bei Didžiosios Britanijos kompanija „Summit“, dalyvavo delegatai iš Austrijos, Azerbaidžano, Belgijos, Bulgarijos, Kanados, Kinijos, Suomijos, Vokietijos, Vengrijos, Irano, Izraelio, Italijos, Japonijos, Kazachstano, Korėjos, Lichtensteino, Malaizijos, Nyderlandų, Norvegijos, Lenkijos, Kataro, Rumunijos, Rusijos, Singapūro, Ispanijos, Šveicarijos, Turkijos, Turkménistano, JAE, Didžiosios Britanijos, Ukrainos, JAV ir Vietnamo.

**Konferencijoje dalyvavo daugiau nei 300 delegatų, atstovų iš 130 tarptautinių organizacijų, bei Europos, Azijos, Amerikos šalių vyriausybinės delegacijos.**

## Naftos ir dujų verslo elitas susirinko Berlyne

Išvažiuojamųjų naftos ir dujų konferencijų idėja buvo pradėta įgyvendinti pernai Singapūre. Šiemet naftos ir dujų verslo elitas susirinko Berlyne.

Užsienio investuotojai, dalyvaujantys Turkménistano naftos ir dujų komplekso veikloje, tarptautinei bendruomenei pristatė puičias investavimo galimybes šiame komplekse, palankią aplinką dalykiniam santiukiams tarp užsienio šalių ir Turkménistano užmegzti ir vystyti. Jie akivaizdžiai pademonstravo, koks atviras tarptautiniams dialogui yra Turkménistanas realizuojant naujus naftos ir dujų projektus, koks jis gali būti patikimas ir ilgalaikis partneris.

Pagrindinis konferencijos tikslas buvo tarptautinėje rinkoje populiarinti Turkménistano naftos ir dujų sektoriaus galimybes, pritraukti į jį užsienio investuotojus ir naujuasias technologijas. Konferencijos pranešimuose ir diskusijose buvo analizuojama patirtis, geriausia anglavandenilių apdorojimo praktika bei aptariamos naujos telkinių žvalgymo ir išteklių apdorojimo technologinės galimybės.

## Energijos ištekliai Turkménistano gyventojams – nemokamai

Kokias galimybes šaliai suteikia išmintingai tvarkomi naftos ir dujų ištekliai, akivaizdžiai pademons-



pažangiausių energetiką, gretas. Šie gamtos turbai ir šalies laimėjimai, kaip teigia prezydentas, tarnauja Turkménistano žmonėms. Sudėtingu ekonominės krizės laikotarpiu, kai pasaulio bendruomenė su nerimu žvelgia į augančias dujų, elektros energijos ir naftos produktų kainas, Turkménistano gyventojai šiuos pagrindinius pragyvenimo lygi leminčius produktus gauna nemokamai arba beveik nemokamai.

Pass G. Berdymuchamedovo, Turkménistano siekis - kad gamtos ištekliai protingai būtų paskirstomi ir tarnautų ne tik Turkménistano, bet ir pasaulio žmonių bei tautų gerovei. Todėl įgyvendindama naują energetikos strategiją, Turk-

ménistano vyriausybė siekia, kad energijos ištekliai patektų į tarptautinę rinką.

Turkménistano iniciatyva Jungtinių Tautų Organizacijos Generalinėje Asamblejoje priimta rezoliucija „Patikimas ir stabilus energijos išteklių tranzitas bei jo reikšmė siekiant stabilaus ir patikimo tarptautinio bendradarbiavimo“ turi didžiulę reikšmę tarptautinio energetinio bendradarbiavimo saugumui. Labai svarbu tai, kad šiai rezoliucijai pritarė ir ją palaiko visos šalys – Europos Sąjungos narės. Turkménistano energetikos politikoje numatytos sąlygos, būtinės vystyti Europos energetikos kryptį. 2008 metais tarp Turkménistano ir Europos Sąjungos pasirašytas susi-





tarimas dėl tarpusavio santykių ir bendradarbiavimo energetikos sferoje sukūrė patikimą normatyvinę bazę ir atvėrė naujas galimybes abipusiam bendradarbiavimui.

### **Turkménistane – didžiausi pasaulyje dujų telkiniai**

Turkménistanas, paskelbės atvirą durų politiką, atveria Europai savo begalinius energijos išteklių kladus ir už tai gauna iš jos naujausią techniką ir technologijas.

„Sukaupta patirtis rodo, kad užsienio technologijų ir aukštos kokybės įrangos naudojimas leido pasiekti reikšmingą gamybos šuoli, sureguliuoti naujų rūsių produkcijos gamybą ir padidinti eksporto galimybes“, - konferencijoje naftininkų pozicija išsakė „Turkmenbašy“ naftos perdirbimo įmonių komplekso generalinis direktorius Tačberdy Tagijevas.

Valstybinio koncerno „Turkmengaz“ pirmininkas Sachatmuradas Mamedovas savo pranešime „Turkménistano 21-ojo amžiaus dujų pramonė – daugiabriaunis tarptautinis bendradarbiavimas“ teigė, kad valstybinio koncerno tikslas yra efektyviai ir racionaliai panaudoti požemininius šalies turtus, tiekiant „žydrajį kurą“ šalies ir užsienio naudotojams, užtikrinti pasaulinėn energetinė saugumą naudojant įvairius energijos tiekimo schemos variantus“.

Pagrindinis dujų gamybos re-

gionas yra Rytų Turkménistanas, kuriame yra daugiau nei 30 šiuo metu eksplotuojamų dujų ir dujų kondensato telkiniai. Koncernas „Turkméngaz“ iigyvendina galingus transporto infrastruktūros, energijos išteklių eksporto į pasaulio rinkas projektus. Ypač sparčiais tempais vyksta žvalgybos ir naujų dujų telkiniai įsisavinimo darbai. Vienas iš tokų svarbių telkiniai yra „Galkynyš“ radimvietė. Tarptautinės ekspertų kompanijos „Gaffney Cline & Associates“ (Didžioji Britanija) duomenimis, šios radimvietės gamtinių dujų ištekliai siekia 26 triliujonų 200 milijardų kubinių metrų dujų, kas šiam „žydrojo kuro“ sandeliui suteikia antros pagal dydį vienos pasaulyje statusą.

### **„Galkynyš“ telkinys - patikima išteklių bazė**

Dinamiškas Turkménistano dujų pramonės vystymas ir jos integracija į pasaulinę energetikos rinką yra glaudžiai susiję su tarptautinio bendradarbiavimo plėtra: investicijų pritraukimu, naujų telkiniai įrengimu, gamybos modernizavimu, pažangių technologijų diegimu, profesionaliu kadru rengimu.

Šias aspektus valstybinis koncernas „Turkmengaz“ yra pasirašės penkiolika stambių kontraktų su tarptautinėmis kompanijomis daugiau kaip už 10 milijardų JAV dolių. Tai – Korėjos, Kinijos, Kanados, Jungtinė Arabų Emiratų, Rusijos, Ukrainos ir kitų šalių partneriai.

Kad „Galkynyš“ telkinys būtų sparčiau įsisavinamas, pasirašyti keturi kontraktai su tarptautinėmis kompanijomis. Pagal šiuos keturis projektus artimiausiu metu unikalioje „Galkynyš“ radimvietėje numatoma išgręžti daugybę eksplotacinių grežinių, pastatyti šiuolaikines gamyklas, kuriose būtų gaminama aukščiausios kokybės produkcija.

Jau pirmajame „Galkynyš“ eksplotavimo etape bus išgauta 30 milijardų kubinių metrų dujų per metus. Šio unikalaus telkinio išteklių ateityje taps patikima išteklių baze ne tik dabar veikiantiems dujotiekiams, bet ir būsimiems magistraliniams dujų eksportui skirtiems vamzdynams.

### **Kinijai - 65 milijardai kubinių metrų dujų**

Be jau veikiančių maršrutų šiaurės kryptimi (Rusija) ir pietų kryptimi (Iranas), 2009 metų pabaigoje pradėjo veikti strateginė dujų magistralė Turkménistanas-Kinija. Abiem pusėms susitarus buvo numatyta šia magistrale kasmet į Kiniją transportuoti po 40 milijardų kubinių metrų Turkmenistano dujų. Artimiausiu metu šias apimtis numatoma padidinti dar 25 milijardais kubinių metrų. Taigi, Turkménistanas kasmet tieks Kinijai po 65 milijardus kubinių metrų gamtinių dujų.

Dujotiekio Turkmenistanas-Kinija dujų kompresijos gamykla statė Bel-

gijos kompanija, modernią įrangą tiekė Vokietijos, JAV, Japonijos, Prancūzijos ir kitų šalių kompanijos.

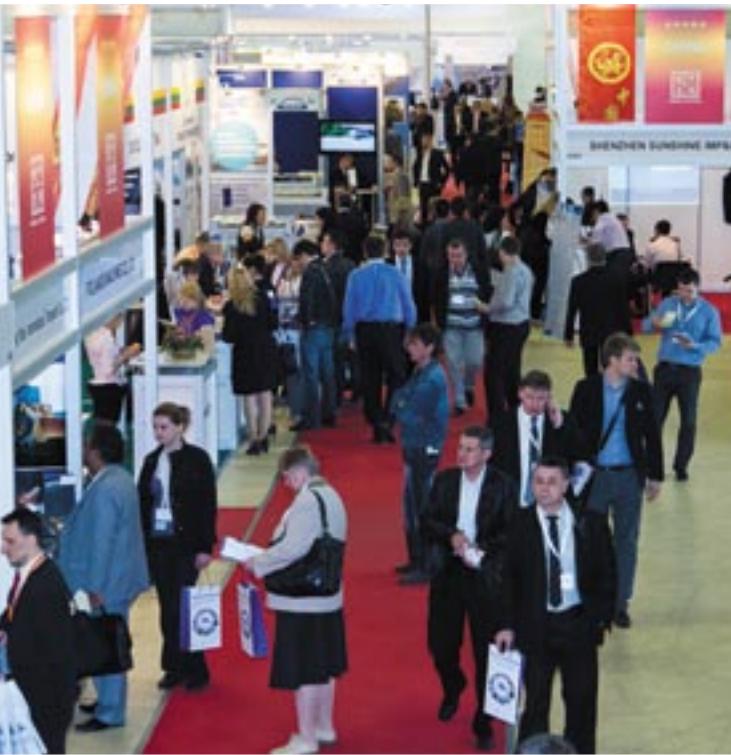
### **Turkménistano ir Europos strateginis interesas**

Aktyviai ruošiamas vamzdyno TAPI (Turkménistanas-Afganistanas-Pakistanas-Indija) projektas, kurį palaiko šiuos šalių vyriausybės. Turkménistanas galvoja ir apie kitus dujų tiekimo maršrutus.

Pastaruoju metu ypač suaktyvėjo naujos ir labai svarbios Turkmenistano energetinės strategijos krypties iigyvendinimo procesas – dujotiekio Europos kryptimi statyba.

Ekonominis ir komercijos požiūriu tokis Turkmenistano ir Europos strateginis interesas yra labai pagristas. Europos energijos paklausa ir realizavimo rinka yra viena didžiausių pasaulyje, ji nuolat jaučia didžiulį nenutrūkstamą energijos tiekimo poreikį, kad galėtų užtikrinti stabilių savo ekonomikos funkcionavimą.

Plėtotamos bendradarbiavimą su energijos išteklių turinčiomis šalimis, Europos valstybės ir kompanijos siūlo abiem pusėms naudingas partnerystės sąlygas ir pagristas kainas. Tai atitinka Turkmenistano politiką ir strategiją plėsti geografiškai įvairių energijos išteklių eksportą. Būtent šia kryptimi Turkmenistanas vysto bendradarbiavimą su partneriais, tarp jų - ir su Europos valstybėmis.



## «TransRussia 2012» (Москва, Россия)

**2** 4–27 апреля в столице России Москве состоялась традиционная, уже 17-я международная выставка и конференция «TransRussia 2012».

**Расширяющееся с каждым годом и поражающее новшествами мероприятие, организатором которого является британская компания ITC, а патроном – министерство транспорта Российской Федерации, собирает все больше профессионалов в сфере транспорта.**

### Ось выставки – четыре транспортные стихии

В этом году на площади 16 тыс. квадратных метров, т. е. на 12,5 % большей, чем в прошлом году, свою деятельность представили свыше 500 компаний из 30 с лишним стран мира. Выставку посетили специалисты из более чем 50 стран.

Ряды посетителей растут благодаря предлагаемым организаторами элементам синергии ин-

новационности и деятельности. Прошлогоднее нововведение с совмещением двух одновременно проходящих выставок – выставка транспорта и логистики «TransRussia» и выставки охраны, безопасности и противопожарной защиты MIPS – оправдало себя и в этом году.

По словам организаторов выставки, концепция мероприятия держится на четырех китах, или четырех транспортных стихиях: железнодорожных, автомобильных дорогах, водном и воздушном транспорте. Разумеется, важную роль в международном мероприятии играют логистические структуры и навигационное оборудование и ИТ-технологии, сопутствующие всем видам транспорта.

Именно между всеми этими специалистами в течение нескольких дней и шло разностороннее общение на выставочных стендах, в конференц-залах, в интервью-студии «Откровенный разговор» и на впервые организованных в этом году прямых переговорах между крупными грузоотправителями и перевозчиками.

### Сложно, но решаемо

О том, что предлагаемые организаторами новшества активно

поддерживает министерство транспорта России, свидетельствует приветственная речь министра транспорта Игоря Левитина, которую на торжественной церемонии открытия зачитал замминистра, госсекретарь Сергей Аристов.

В приветственном слове говорится, что выставка «TransRussia», ориентированная прежде всего на услуги перевозок, демонстрирует весь комплекс отраслевых решений: от транспортных и экспедиторских услуг до программного обеспечения и оборудования для обработки грузов. В речи министра было выражено удовлетворение тем, что дух выставки полностью соответствует приоритетам транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. А этими приоритетами являются сбалансированность, качество, доступность, интеграция, безопасность, экологичность, экономичность и опережающее развитие транспортной системы.

По словам министра, новые технологии позволяют обеспечить обновление основных фондов, эффективную работу всех видов транспорта, способствуют улучшению связей между регионами. Комплексная задача модернизации транспортной системы яв-

ляется чрезвычайно сложной, но, безусловно, решаемой.

### В торгово-экономических отношениях повысится значение Китая

В целом рынку транспортных логистических услуг (ТЛУ) России удалось преодолеть последствия кризиса, однако его рост еще не стал устойчивым. В 2011 году ТЛУ по сравнению с 2010 годом выросли на 13 %. Медленное восстановление потребительского и инвестиционного спроса в России, неопределенность ситуации на мировых рынках товаров, вступление экономики еврозоны в умеренную рецессию и снижение темпов роста мировой экономики и торговли будут оказывать сдерживающее влияние на динамику грузопотоков и темпы роста рынка ТЛУ в 2012 году. Учитывая, что наиболее высокие темпы экономического роста сохранятся в развивающихся странах Азии и, прежде всего, в Китае, можно ожидать усиления торговых и финансовых связей на линии Юг-Юг, а также дальнейшего повышения значения Китая в системе торгово-экономических отношений и внешне-



торговых грузопотоков России.

В 2013 году МВФ прогнозирует рост российской экономики на уровне 3,5%. Объем рынка ТЛУ может увеличиться на 10%, превысив 2 трлн рублей (66,8 млрд долларов при курсе 1 долл. = 30 руб.).

Такие прогнозы участникам международного мероприятия были приведены в «Экосфере» – официальном издании «TransRussia 2012».

### **Стороны решали возникшие проблемы**

Представители транспортного сектора Литвы, уже двенадцатый раз участвующие в московской выставке объединенными силами, уверяют, что «TransRussia» остается для них самым важным и крупнейшим мероприятием года во всей транспортной индустрии в восточном регионе, поскольку здесь созданы отличные возможности для установления новых контактов с потенциальными грузовладельцами и экспедиторскими и транспортными компаниями, для встреч с клиентами, выяснения и обсуждения с глазу на глаз происходящих в этой сфере перемен и тенденций.

Интерес железнодорожников Литвы и компаний Клайпедского порта к российскому рынку сохраняется за счет потенциала грузопотоков этой страны. Поток российских грузов через Клайпедский порт растет с каждым годом: в 2006 г. перевалено 1,7 млн тонн российских грузов, в 2007 г. – 3,6 млн т. В 2008 году грузопоток вырос до 3,9 млн т. В 2009 году из-за глобального экономического кризиса объемы грузопотоков сократились до 3,3 млн т, но в 2010 году они

вновь начали расти – до 3,62 млн т. В 2011 году через Клайпедский порт было перевезено 3,84 млн т российских грузов.

Это далеко не те цифры, которые могут стать основой для стабильного партнерства и взаимовыгодного сотрудничества. Тем более что для натурального роста грузопотоков появляются непредвиденные препятствия.

Этот вопрос вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Арунас Штарас в дни мероприятия «TransRussia» обсудил с представителями Минтранса России и других инстанций. В беседе с госсекретарем министерства транспорта России Сергеем Аристовым А.Штарас высказал беспокойство по поводу того, что из-за ужесточившегося контроля для перевозчиков из Литвы и других стран Евросоюза удлинились процедуры пересечения границы. Белоруссия ужесточила проверку фур, которые перевозят грузы третьих стран с выданными Россией двухсторонними разрешениями.

Представители Литвы повторили поданное ранее предложение – ввести дополнительный документ, который в корне изменит в лучшую сторону порядок использования двухсторонних разрешений, поможет избежать его разных трактовок. Литва предлагает ввести дополнительный документ, свидетельствующий, что ввозимый в Россию груз загружен в Литве, поэтому его можно везти с использованием двухстороннего разрешения.

По словам переговорщиков, встреча с российскими коллегами была позитивной, они обещали обсудить предложение литовской стороны и дать ему оценку. ■



## **„TransRussia 2012“ (Maskva, Rusija)**

**B**alandžio 24-27 dienomis Rusijos sostinėje Maskvoje įvyko tradicinė, jau 17-oji, tarptautinė paroda ir konferencija „TransRussia 2012“. Kasmet besiplečiantis ir naujovėmis stebinantis renginys, kurį organizuoja Didžiosios Britanijos kompanija ITE ir globoja Rusijos Federacijos transporto ministerija, sukviečia vis daugiau transporto profesionalų.

### **Parodos ašis – keturios transporto stichijos**

Šiemet 16 tūkst. kvadratiniai metrų, t.y. 12,5 proc. didesniame negu pernai plote savo veiklą pristatė per 500 kompanijų iš daugiau nei 30 šalių. Parodą aplankė daugiau nei 50 šalių specialistai.

Lankytuoj gretas augina organizatorių siūlomas inovacijos bei veiklos sinergijos elementai. Pernai pradėta naujovė sugretinti dvi kartu vykstančias parodas – transporto ir logistikos parodą „TransRussia“ bei apsaugos, saugumo ir priešgaisrinės saugos parodą MIPS – pasiteisino ir šiai metais.

Pasak parodos organizatorių, renginio konцепcija laikosi ant keturių banginių, arba keturių transporto stichijų: geležinkelio, kelių, vandens ir oro transporto. Žinoma, svarbū vaidmenį tarptautiniam renginyje vaidina logistikos struktūros ir visas transporto rūšis lydinti navigacinę įranga bei IT technologijos.

Būtent tarp visų šiu specialistų kelias dienas vyko intensyvus įvairiapusis bendravimas parodos stenduose, konferencijų salėje, interviu studijoje „Atviras pokalbis“ ir pirmą kartą šiemet surengtose tiesioginėse derybose tarp stambiųjų krovinių siuntėjų bei vežėjų. ➤



## Sudėtinga, bet išsprendžiamą

Apie tai, kad organizatorų siūlomos naujovės yra aktyviai palaikomos Rusijos transporto ministerijos, byloja transporto ministro Igorio Levitino sveikinimo kalba, kurią iškilmingoje atidarymo ceremonijoje perskaitė ministro paduotojas, valstybės sekretorius Sergejus Aristovas.

Sveikinimo žodyje sakoma, kad pirmiausia į vežimo paslaugas orientuota paroda „TransRussia“ demonstruoja visą šakinių sprendimų kompleksą: nuo transporto ir ekspedijavimo paslaugų iki programinio aprūpinimo ir krovinių apdorojimui skirtos įrangos. Ministro kalboje buvo juntamas pasitenkinimas, kad parodos dvasia visiškai atitinka Rusijos Federacijos transporto strategijos, kuri bus vykdoma iki 2030 metų, prioritetus: subalansuotumą, kokybę, pasiekiamumą, integraciją, saugumą, ekologiją, ekonomiškumą ir spartą transporto sistemos vystymą.

Pasak ministro, naujos technologijos leidžia aprūpinti pagrindinių fondų atnaujinimą ir modernizavimą, skatina darbo efektyvumą visose transporto sferose, garantuoja ryšį tarp regionų stiprinimą. Be abejo, kolektivinė transporto sistemos modernizavimo užduotis yra nepaprastai sudėtinga, bet išsprendžiamā.

## Prekybos ir ekonomikos santykuose didės Kinijos reikšmė

Iš esmės Rusijos transporto logistikos paslaugų (TLP) rinkai gana sėkmingai pavyko įveikti pasaulinės ekonomikos krizės padarinius. 2011 metais transporto logistikos paslaugos padidėjo

13 proc., palyginti su 2010 metais. Tačiau augimas dar nėra stabilus. Lėtas vartojimo ir investicijų paklausos atsigavimas Rusijoje, situacijos neapibréžumas pasaulinėje rinkoje, eurozonos ekonomikos recesija, pasaulinės ekonomikos ir prekybos augimo tempų smukimas 2012 metais darys stabdomajį poveikį krovinių srautų dinamikai ir transporto logistikos rinkos augimo tempams. Turint galvoje, kad kur kas didesni ekonomikos augimo tempai išlieka Azijoje, pirmiausia Kinijoje, galima laukti prekybinių ir finansinių ryšių stiprėjimo linijoje „Pietūs–Pietūs“. Taip pat reikėtų tikėtis tolesnio Kinijos reikšmės didėjimo prekybos ir ekonomikos santykiams bei išoriniams Rusijos krovinių srautams.

Prognozuojama, kad 2013 metais Rusijos ekonomikos lygis pakils 3,5 proc., tuo pačiu transporto logistikos paslaugų rinkos apimtys padidės 10 proc. ir viršys 2 trilijonus rublių, arba 66,8 milijardo JAV dolerių.

Tokias ižvalgas tarptautinio renginio dalyviams pateikė oficialus „TransRussia 2012“ leidinys „Eksplosfera“.

## Šalys sprendė iškilusias problemas

Jau dvilyktą kartą Maskvos parodoje su jungtinėmis pajėgomis dalyvaujantys Lietuvos transporto atstovai teigia, kad „TransRussia“ jiems išlieka svarbiausiu bei didžiausiu visos transporto industrijos metų renginiu Rytų regione, kadangi čia sudarytos puikios galimybės užmegzti naujus kontaktus su potencialiais krovinių savininkais bei ekspedicinėmis ir transporto įmonėmis, susitikti su esamais klientais, sužinoti ir akisi akį aptarti šioje srityje vykstančius pokyčius bei tendencijas.

Lietuvos gelezinkelių ir Klaipėdos uosto kom-

panijų susidomėjimas Rusijos rinka išlieka dėl šios šalies krovinių srautų potencialo. Rusijos krovinių srautas per Klaipėdos uostą kasmet auga: 2006 m. krauta 1,7 mln. tonų Rusijos krovinių, 2007 m. – 3,6 mln. t. 2008 metais krovinių srautas padidėjo iki 3,9 mln. t. 2009 metais dėl globalinio ekonominio nuosmukio krovinių sumažėjo iki 3,3 mln. t, o 2010 metais apimtys vėl pradėjo augti – iki 3,62 mln. t. 2011 metais per Klaipėdos uostą buvo perkrauta 3,84 mln. t Rusijos krovinių.

Tai toli gražu nėra tie skaičiai, kurie galėtų būti pagrindas stabilių partnerystei ir abiems pusėms naudingam bendradarbiavimui. Juolab kad natūraliam krovinių srautų augimui atsiranda nerumatyti trukdžiai.

Tai Lietuvos susisiekimo viceministras Arūnas Štaras „TransRussia“ renginio dienomis aptarė su Rusijos transporto ministerijos ir kitų institucijų atstovais. Kalbėdamasis su Rusijos transporto ministerijos valstybės sekretoriumi Sergejumi Aristovu, A.Štaras išreiškė susirūpinimą, kad dėl sugriežtėjusios kontrolės Lietuvos ir kitų Europos Sąjungos šalių vežėjams pailgėjo sienos kirtimo procedūros. Baltarusija sugriežtino Europos Sąjungos vilkikų, kurie veža trečiųjų šalių krovinius su Rusijos išduotais dvišaliais leidimais, patikrą.

Lietuvos atstovai pakartojo jau anksčiau paiteiktą pasiūlymą – įvesti papildomą dokumentą, kuris iš esmės išspręstų dvišalių leidimų naudojimo tvarką, padėtų išvengti skirtingų jos traktavimų. Lietuva siūlo įvesti papildomą dokumentą, kuris įrodytų, kad į Rusiją vežamas krovinis yra pakrautas Lietuvoje, todėl ji galima vežti naudojantis dvišaliu leidimu.

Pasak derybininkų, susitikimas su Rusijos kolegomis buvo pozityvus, jie pažadėjo apsvarstyti ir ivertinti Lietuvos pasiūlymą. ■

# 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.
- Интермодальные 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@mediacompass.com.ua  
www.mediacompass.com.ua



# «Финансирование портов и инвестирование» (Сопот, Польша)

**9**-я конференция ЕОМП, 9–11 мая проходившая на польском курорте Сопоте и собравшая 250 участников, обсуждала актуальные вопросы управления портами, их финансирования и инвестиций. Конференцию, в которой приняли участие высокопоставленные лица, руководители и специалисты портов Европы и Польши, открыл председатель ЕОМП Виктор Шонмейкер (Viktor Schoenmakers).



## Назначение портов меняется

В ходе обозрения макроэкономической ситуации в странах было обращено внимание на ВВП, который является одним из важных показателей, когда речь идет возможностях инвестирования. Отмечено, что лучших показателей в этой области в последнее время достигли Балтийские страны: Эстония, рост ВВП которой составил 7,6 %, Литва (5,9 %) и Латвия (5,5 %).

Темой для дискуссий стала тенденция Еврокомиссии пересматривать политику управления европейскими портами: финансовые возможности, принципы регионального инвестирования, партнерство частного и общественного секторов.

Член Еврокомиссии, ответственный за транспорт еврокомиссар Сиим Калас (Süim Kalas) отметил, что на состоявшейся полгода назад в Сопоте неформальной встрече министры транспорта дискутировали, как генерировать финансирование портов и развивать инфраструктуру.

С интенсификацией экономики порты растут, их деятельность становится все более интенсивной. На основании прогнозов аналитиков в 2030–2050 гг. грузооборот портов должен возрасти на 30–50 %.

Меняется и назначение пор-

тов. Они становятся крупными центрами логистики и особенно важными звенями в непрерывной логистической цепочке. Эти перемены неотделимы от внутренней и внешней конкуренции. Она также меняется. В будущем все больше станут конкурировать не отдельные порты, а целые цепочки поставок, успех деятельности которых неотделим от деятельности крупных клиентов, таких как судоходные компании.

Для сохранения соответствующей доли рынка конкурентоспособность европейских портов не должна отставать от быстро растущих портов Северной Африки и Азии, особенно Китая.

Поэтому перед европейскими портами встает немало новых проблем: потребность в инвестициях и высококвалифицированных человеческих ресурсах, вопросы интеграции с городами и регионами и многое другое.

Чтобы справиться с этими проблемами и растущим спросом, портам требуются современные решения инфраструктуры и адекватное финансирование – государственное и частное.

## Манифест о ренессансе управления портами

Участники конференции ЕОМП высказали немало замечаний по вопросам управления портами и

поддержали мнение Еврокомиссии о необходимости пересмотра политики управления портами. Был обсужден и принят манифест о ренессансе управления портами, предназначенный для руководителей портов, правительства стран, руководства Евросоюза.

В манифесте говорится, что за последние десятилетия деятельность портов заметно изменилась. Порты, долгое время бывшие местом, где ведется погрузка/выгрузка судов, теперь стали частью непрерывных логистических цепочек. Значительно изменилась конкурентная среда портов, которую все сильнее обусловливают внешние факторы, переговорные мощности участников рынка, их горизонтальная и вертикальная интеграция. По-разному переплетающиеся рыночные и социальные тенденции вынуждают менять концепцию и политику портов. С другой стороны, на рост поощряющей развитие портов экономики оказывают влияние нужды других пользователей, экологические вопросы (как в местном, так и в глобальном масштабе), давление урбанистического развития и точка зрения NIMBY (не в моем дворе).

На фоне такого динамичного процесса и всех этих перемен совершенно не меняется тот факт, что порты остаются важным по-

средником внутренней и внешней торговли Европы, экономического роста, гарантом развития бизнеса и создания благополучия граждан.

Морские порты являются основными мультимодальными посредниками роста экономики. Для обеспечения сохранения этой функции для европейской экономики необходим ренессанс управления портами наряду с политическим пониманием потребностей портов в развитии.

На фоне этого динамичного процесса одно осталось постоянным. Морские порты по-прежнему жизнеспособны во внешней и внутренней торговле Европы, для развития бизнеса и благосостояния населения. Морские порты являются основными мультимодальными посредниками роста экономики.

Европейская организация морских портов (ЕОМП), имеющая общие интересы дирекций портов в 27 странах ЕС, объединяет свыше 800 больших и малых морских портов. По ее мнению, традиционная роль дирекции порта должна быть фундаментально пересмотрена. Дирекции портов, по сути, должны стать динамичными движителями портов, а занимающимся политикой лицам нужны обязательные меры и инструменты, чтобы они могли исполнять эту роль.

Организация поддерживает



Слева направо: Р.Стрижевич (R. Stryzewicz), президент порта Гданьск, В.Шонмейкер (V. Schoenmakers), председатель ЕОМП, Л.Могишаите, директор по развитию журнала JŪRA MOPE SEA, Я.Яросински (J. Jarosinski), президент порта Гдыня.

общие интересы своих членов во всей Европе и ведет диалог с заинтересованными сторонами в портах и морском секторе Европы.

Убедившись, что ренессанс управления и политики портов чрезвычайно важен для сохранения надежного функционирования портов, ЕОМП создала Манифест управления и политики портов. В этом манифесте ЕОМП обращается к своим членам-портам в первой части, к местному, региональному и (или) национальному руководству, ответственному за управление портом – во второй части и в инстанции Европейского союза – в третьей.

Документ призывает к созданию надлежащего бизнес-климата для клиентов, инвесторов и поставщиков услуг. Следует также инвестировать в инфраструктуру, оборудование, развивать дополнительные услуги на территории порта и в более широких сетях и группах (клusters), активно работать над оптимизацией деятельности поставщиков разных услуг, подключиться к принципам хорошего руководства, включая прозрачность и недискриминацию, поддерживать добрососедские отношения с социальными посредниками и соблюдать высокие природоохранные стандарты и безопасность деятельности во всем комплексе порта, упрощая или избегая многослойных уровней регулирования.

Во второй части манифест призывает создать управлочные структуры, которые позволяют ди-

рекциям портов независимо исполнять свои функции, создать финансовую автономию дирекций портов, обеспечить, чтобы они могли контролировать качество всех услуг, которые оказываются третьим сторонам на территории порта, избегать распространения других связанных с управлением порта агентств и упразднить практику ограничений, упростить планирование и процедурыдачи согласия, а также таможенные и другие административные процедуры.

В последней части документ призывает создать четкое и пропорциональное руководство с применением соответствующих правил договора, поощряя обновленную индустриальную политику в портах, упрощать или повышать эффективность при воплощении в жизнь правовых актов в области охраны природы, таможенного, пограничного контроля, обеспечивая их гармоничное использование, создать внутренний рынок для судоходства и уважать международную торговлю морских перевозок во всех вытекающих из этого инициативах, а также создать сеть основных и прогрессивных портов и финансово поддерживать связанные с портами проекты вместе с продемонстрированной добавленной стоимостью, стремясь к эффективности, прочности транспорта и (или) территориальной смычке в рамках сети TEN-T.

В будущем году конференция ЕОМП состоится в Варне (Болгария) 30–31 мая.



## „Uostų finansavimas ir investavimas“ (Sopotas, Lenkija)

**G**egužės 10-11 dienomis Lenkijos kurorte Sopote įvykusi 9-oji ESPO konferencija, šiemet sulaukus 250 dalyvių, svarstė aktualius uostų valdymo, finansavimo ir investicijų klausimus.

Konferenciją, kurioje dalyvavo aukšti Europos bei Lenkijos institucijų pareigūnai, uostų vadovai ir specialistai, pradėjo ESPO pirmininkas Viktoras Šoenmeikeris (Viktor Schoenmakers).

### Uostų paskirtis keičiasi

Apžvelgiant šalių makroekonomikos situaciją, atkreiptas dėmesys į BVP, kuris yra vienas iš svarbių rodiklių kalbant apie investavimo galimybes. Pabrėžta, kad geriausią rodiklių šioje srityje pastaruoju metu yra pasiekusios Baltijos šalys: Estija, kurios BVP augimas sudarė 7,6 proc., Lietuva (5,9 proc.) ir Latvija (5,5 proc.).

Diskusijų tema tapo Europos Komisijos iškelta tendencija peržiūrėti Europos uostų valdymo politiką: finansines galimybes, regioninio investavimo principus, privataus ir viešojo sektoriaus partnerystę.

Europos Komisijos narys, už transportą atsakingas eurokomisaras Simas Kalas (Siim Kalas) pabrėžė, kad prieš pusmetį Sopote vykusiam neformaliame susitikime Europos transporto ministrai diskutavo, kaip generuoti uostų finansavimą ir vystyti infrastruktūrą.

Intensyvėjant ekonomikai, uostai auga, ir jų veikla intensyvėja. Remiantis analitikų prognozėmis, 2030-2050 metais uostų krova turės padidėti 30-50 procentu.

Keičiasi ir uostų paskirtis. Jie tampa stambiais logistikos centrais ir ypač svarbiomis grandimis nepertraukiomoje logistikos grandinėje. Šie po-

# 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  
ОКТОВЕР 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)



kyčiai neatskiriami nuo vidaus ir išorės konkurencijos. Ji taip pat kinta. Ateityje vis labiau konkuuos ne atskiri uostai, o ištisos tiekimo grandinės, kurių veiklos sėkmė neatsiejama nuo stambiuų klientų, tokių, kaip laivybos kompanijos, veiklos.

Siekiant išlaikyti atitinkamą rinkos dalį, Europos uostų konkurencingumas negali atsilikti nuo sparčiai augančių Šiaurės Afrikos ir Azijos, ypač Kinijos, uostų.

Todėl Europos uostams iškyla nemažai naujų problemų: investicijų ir aukštos kvalifikacijos žmogiškųjų išteklių poreikis, integracijos su miestais ir regionais klausimai bei daugybė kitų.

Kad susidorotų su šiomis problemomis ir augančia paklausa, uostams reikalingi modernūs infrastruktūros sprendimai ir adekvatus finansavimas - valstybinis bei privatus.

## Manifestas dėl uostų valdymo renesanso

ESPO konferencijos dalyviai išsakė nemažai pastabų uostų valdymo klausimais ir pritarė Europos Komisijos nuomonei, kad reikia peržiūrėti uostų valdymo politiką arba, kitaip tariant, pradėti uostų valdymo renesansą. Buvo apsvarytas ir priimtas uostų valdymo politikos renesanso manifestas, skirtas uostų vadovams, šalių vyriausybėms, Europos Sajungos vadovybei.

Manifeste sakoma, kad per pastaruoju dešimtmečius uostų veikla smarkiai pasikeitė. Uostai, ilgą laiką buvę vieta, kur iškraunami ir pakraunami laivai, dabar tapo nepertraukiamų logistikos grandinių dalimi. Smarkiai pakito uostų konkurencinė aplinka, kurią vis labiau lemia išorės faktoriai, rinkos dalyvių derybinės galios, jų horizontalioji ir vertikalioji integracija. Įvairiai persipynusios rinkos ir socialinės tendencijos verčia keisti uostų koncepciją ir politiką. Iš kitos pusės, uostų plėtrą skatinančios ekonomikos augimui įtakos turi kitų naudotojų poreikiai, ekologiniai klausimai (tieka vietiniu, tiek pasauliniu mastu), urbanistinės plėtrų spaudimas ir NIMBY (ne mano kieme) požiūris. Šios su rinka susijusios ir socialinės tendencijos yra persipynusios, sudaro labai neaiškią bei sudėtingą aplinką uostams ir fundamentaliai keičia uosto koncepciją.

mo garantas.

Jūrų uostai yra pagrindiniai multimodaliniai ekonomikos augimo tarpininkai. Kad būtų užtikrinta, jog ši funkcija Europos ekonomikai liktų išsaugota, reikalingas uostų valdymo renesansas kartu su uostų plėtrös poreikių politiniu supratimu.

Jūrų uostų pozicija dramatiškai išsiplėtė per paskutiniuosius dešimtmečius. Iš paprasčiausių vietų, kur laivai buvo pakraunami ir iškraunami, jūrų uostai tapo posūkio taškais vertę skatinančiose logistikos grandinėse. Konkurencinė aplinka pakito taip pat, nes žemyninės dalys vis labiau darėsi labiau konkuruojančios, o uostų konkurencingumas tapo gerokai priklausomas nuo išorinių faktorių. Pastariesiems įtakos turi rinkos žaidėjų derybinės galios svarbūs pokyčiai, kurie pergyveno horizontalios ir vertikalios integracijos procesus. Iš kitos pusės, uostų plėtrą skatinančios ekonomikos augimui įtaką daro kitų naudotojų poreikiai, ekologiniai klausimai (tieka vietiniu, tiek pasauliniu mastu), urbanistinės plėtrų spaudimas ir NIMBY (ne mano kieme) požiūris. Šios su rinka susijusios ir socialinės tendencijos yra persipynusios, sudaro labai neaiškią bei sudėtingą aplinką uostams ir fundamentaliai keičia uosto koncepciją.

Per ši dinamišką pokyčių procesą vienas dalykas išliko pastovus. Jūrų uostai yra tokie pat gyvybingi Europos išorinėje ir vidinėje prekyboje, verslo plėtrai ir gyventojų gerovei. Jūrų uostai yra pagrindiniai multimodaliniai ekonomikos augimo tarpininkai.

Kad ši funkcija Europos ekonomikai būtų išsaugota, reikalingas uostų valdymo renesansas kartu su uostų plėtrös poreikių politiniu supratimu.

Europos jūrų uostų organizacija (ESPO), atstovaujanti bendriems uostų direkcijų interesams 27 ES šalyse, vienija daugiau nei 800 didelių ir mažų jūrų uostų. Jos manymu, tradicinis uostų direkcijos vaidmuo turi būti fundamentaliai peržiūrėtas. Uostų direkcijos iš esmės turiapti dinamiškomis uostų vystytojomis, o politika užsiimantiems asmenims reikia būtinų priemonių ir įrankių, kad jie galėtų atlikti ši vaidmenį.

Organizacija remia savo narių visoje Europoje bendrus interesus ir veda dialogą su suinteresuotomis šalimis Europos uostuose bei jūriniaime sektoriuje.

Isitikinus, kad uostų valdymo ir politikos re-

nesansas yra itin svarbus norint išsaugoti tvarų uostų funkcionavimą, ESPO sukūrė Uostų valdymo ir politikos renesanso manifestą. Šiame manifeste ESPO kreipiasi į savo narius uostus pirmojoje dalyje, į vietinę, regioninę ir (ar) nacionalinę vadovybę, atsakingą už uosto valdymą, antrojoje dalyje ir į Europos Sajungos institucijas – trečiojoje.

Dokumentas kviečia kurti tinkamą verslo klimatą klientams, investuotojams ir paslaugų tiekėjams, investuoti į infrastruktūrą, įrengimus ir papildomas paslaugas uosto teritorijoje ir platosiuose tinkluose bei naujovių grupėse (klasteriuose), aktyviai dirbtį optimizuojant įvairių paslaugų tiekėjų veiklą, prisijungti prie gero vadovavimo principų, iškaitant skaidrumą ir nediskriminavimą, palaikyti gerus kaimyniškus santykius su socialiniais tarpininkais ir laikytis aukštų gamtosauginių standartų ir saugios veiklos visame uosto komplekse, supaprastinant ar išvengiant daugiasluoksnį reguliavimo lygiu.

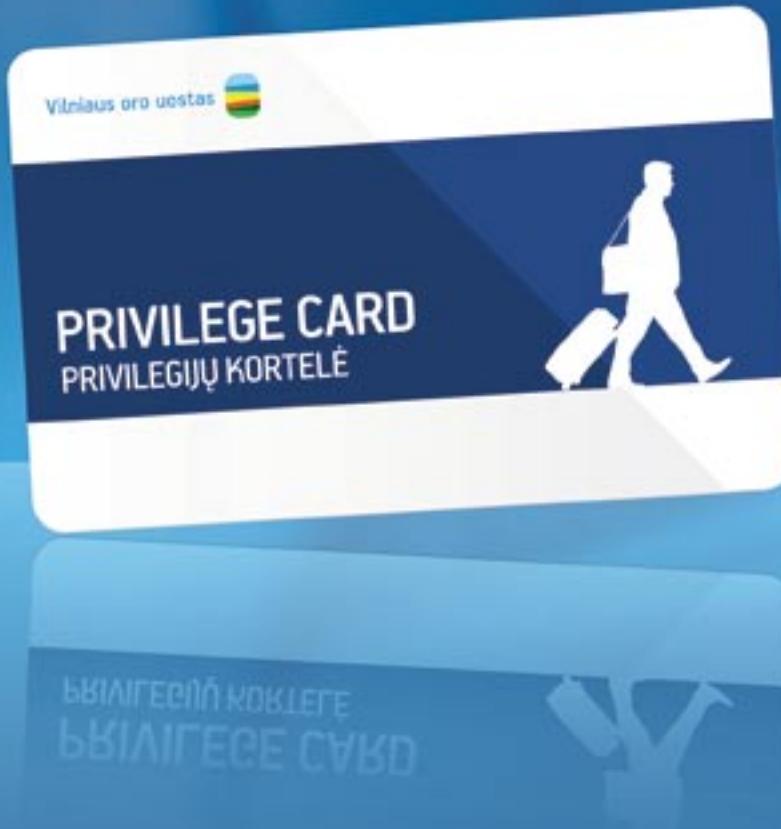
Antrojoje dalyje manifestas kviečia sukurti valdymo struktūras, kurios leistų uostų direkcijoms nepriklausomai vykdysti savo funkcijas, sukurti uostų direkcijų finansinę autonomiją, užtikrinti, kad jos galėtų kontroliuoti visų paslaugų, kurios teikiamas trečiosioms šalims, kokybę uosto teritorijoje, vengti kitų su uosto valdymu susijusių agentūrų plitimą ir panaikinti ribojimų praktiką, supaprastinti planavimą ir sutikimų davimo procedūras bei muitinės ir kitas administracines procedūras.

Paskutinėje dalyje dokumentas siūlo sukurti aiškų ir proporcingą vadovavimą taikant atitinkamas Sutarties taisykles, skatinti atnaujinatą industrinę politiką uostuose, supaprastinti arba didinti efektyvumą, igyvendinant teisės aktus aplinkosaugos, muitinės, sienų kontrolės ir saugumo srityse, užtikrinant harmoninę jų taikymą, sukurti vidaus rinką laivybai ir gerbti tarptautinę vežimų jūrų prekybą visose iš to išplaukiančiose iniciatyvose ir įkurti pagrindinių ir pažangų uostų tinklą bei finansiškai remti su uostais susijusius projektus kartu su pademonstruota pridėtine verte, kalbant apie transporto efektyvumą, tvarumą ir (ar) teritorinę sanglaują TEN-T tinklo rėmuose bei kitus finansavimo instrumentus.

Kitais metais ESPO konferencija vyks Varnoje (Bulgarija) gegužės 30-31 dienomis.

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

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



Leškokite Vilniaus oro uosto Verslo klube ir partnerių prekybos vietose  
Available at Vilnius airport Business Lounge and program partners

Daugiau informacijos: / Detailed info:  
[www.vno.lt](http://www.vno.lt) ; [dayoffice@vno.lt](mailto:dayoffice@vno.lt)

# TRANSIT - KAZAKHSTAN

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL  
TRANSPORT AND LOGISTICS EXHIBITION



**19-21 September 2012**  
**Almaty, Kazakhstan**

[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)



#### ORGANISERS:



ITE Group PLC (UK)  
tel: +44 207 598 5188; fax: +44 207 598 5127  
E-mail: julie.wocka-gowda@ite-exhibitions.com  
Event Manager: Mrs Julie Wocka-Gowda



Iteca (ES and International companies)  
Tel: +7 (727) 258 34 34; fax: +7 (727) 258 34 44;  
Email: industrial@iteca.kz  
Project Manager: Julia Palegutina



EC Atakent-Expo (for Kazakhstan companies)  
Tel./fax: +7 (727) 275 08 60, 275 09 11; Fax: +7 (727) 275 08 38  
E-mail: atakent-expo@mail.ru, manager1@atakent-expo.kz  
www.atakent-expo.kz

#### OFFICIAL SUPPORT:



The Ministry of Transport and  
Communications of the  
Republic of Kazakhstan

## Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standard cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.