

Alternatives of transport Routes

运输替代路线



**Future task – developing
„green transport“**

今后的任务—发展“绿色交通”



Cargo handling

Storage

Forwarding

Towage services

„Door-to-door“ service



KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)

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

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

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

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

Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief
Zita Tallat-Kelpsaite
Mob. tel. + 370 610 11399
Tel. + 370 46 365602
E-mail: editor@jura.lt

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

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

Designer
Ingrida Ramauskienė

Translators
Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

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

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

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

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

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

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

In Canada, Vancouver
Aleksandr Galunenko
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
alex.galunenko@canadiancollege.com

The issue illustrated by:
V. Karaciejus, A. Palionis, I. Baroti

Cover by
Ingrida Ramauskienė

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

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

Edition of 7000 copies

CONTENTS • 内容

2 PUBLISHER'S WORD

Alternatus

3 编者寄语

天牛

4 LOGISTIC

Alternatives of transport
Routes

5 物流

运输替代路线



7 BUSINESS AND SCIENCE

Klaipeda Science and
Technology Park – 10 years
of exciting journey

11 商業與科學

克莱佩达科技园建园
十年



14 RAILWAY TRANSPORT

Rail Baltica – strategic
international project
Future task – developing
„green transport”

18 铁路运输

“波罗的海铁路”——
国际战略项目
今后的任务——发
展“绿色交通”



22 AVIATION

Aerosvit – is an actively
developing company
between East and West

24 航空

Aerosvit——一个在
东方与西方之间积极
发展的公司



26 BUSINESS AND SCIENCE

Jim Clark: „Integration is a
key to global culture”

27 商业与科学

吉姆·克拉克：“整合
是全球文化的关键”



28 INTERNATIONAL EVENTS

„Transport logistic China”
(Shanghai, China):
international cooperation
and logistics development

29 国际活动

“亚洲物流双年展”
(中国上海)：国际
合作和物流发展



32 INTERNATIONAL EVENTS

„TransCaspian 2012” (Baku,
Azerbaijan)
„BaltTechnika” and
„TransBaltica” (Vilnius,
Lithuania)

„TGC 2012” (Turkmenbashi,
Turkmenistan)

„Ro-Ro 2012” (Gothenburg,
Sweden)

“TOC Container Supply
Chain: Europe 2012”
(Antwerp, Belgium)
Lithuania – bridge of
Kazakhstan to Europe

35 国际活动

“穿过里海 2012”
(巴库，阿塞拜疆)
“波罗的海技术”和“穿
越波罗的海”(维尔
纽斯，立陶宛)

“TGC 2012年”
(土库曼斯坦，土库
曼斯坦)

“滚装运输2012”
(哥德堡，瑞典)

“TOC集装箱供应
链：欧洲2012年”
(安特卫普，比利时)
立陶宛——哈萨克斯
坦到欧洲的桥梁



38 BUSINESS AND CULTURE

Kazakhstan and Lithuania
foster common interests for
20 years

38 商业和文化

哈萨克斯坦与立陶宛
培养共同利益长达
20年

40 BUSINESS AND ART

Crossroad of Eastern and
Western art in Klaipeda

41 商业与艺术

东方和西方艺术在
克莱佩达交汇/十字
路口



ALTERNATUS

Dr. of Sciences of Transport geography, professor, the author of several books, including a textbook „The Geography of transport systems“ Jean Paul Rodrique is a guest of our magazine for the first time and he suggests looking at the most important alternatives of transport routes between two main markets of the world – Eastern Asia and Northern Europe.

The term alternative is derived from the Latin word *alternatus* (other), and it means a possibility or necessity to choose.

Researchers argue that there is no alternative for philosophy; that since the Greek times *logos* – is the global world order law, impersonal cosmic mind – and since the discovery, basically nothing new happened. It is stated that after Heraclitus, Socrates, Plato and Aristotle there were only the interpretations of philosophy.

In the history of transport the alternative or the possibility to choose should be considered as driving force, inducing competition and improvement of the modes of transport.

Alternatives existed since the first roads – Silk Road that consisted of three types of roads: land, sea and southern, otherwise known as the tea road, spice, gold, jade, amber, diamond, from the Varangians to the Greeks and other roads.

Choosy European ladies did not care whether the crisp silk of their dresses, diamonds embellishing their necks, fragrant tea steaming on the table from the far-away Asia was brought on the camel hump, or in the holds of ships tossed by the storms. It was the concern of merchants or the logisticians of those times, though nobody called them this way, how to transport the luxurious goods quicker and safer in order they did not appear at the bottom of the sea or in the hands of desert robbers.

Present day logisticians have much more possibilities to choose, and the supply is tempting rather ingeniously.

It is enough to recall several catchword phrases promoting transport routes, such as „There are no storms in Transsib“, „TRACECA – the renaissance of the Great Silk Road“, „Shuttle train SAULE – the fastest trade route from China to Europe“ and others in order you might feel the breath of ALTERNATUS in your back and its intention to turn your cargo to the other direction. Each of these has its own objective and reasonable arguments.

By the development of the transport corridor between Europe and Asia via the countries of the Black Sea, Southern Caucasus, the Caspian Sea and the countries of Central Asia – TRACECA, it is intended to support political and economical independence of the above-mentioned regions via alternative transport routes, induce regional cooperation, attract private investors and support of international financing institutions. They intend to join the project of international combined transports train „Viking“, which is successfully working in the market, to this transport corridor.

Efficient communication by modernized railway lines is promised by the international project „Rail Baltica“, financed by European Union, which is going to connect the cities of Poland, Lithuania, Latvia, Estonia, and Finland and in the long time it will extend its route to Central Asia.

The long-term objective of the project „Rail Baltica“ – is to fully implement the principles connected with the coordination of different transport modes, interaction, reliability, safety and create favourable conditions for the use of the environmentally friendly transport.

The authors of new routes are hopefully looking to China.

The international East-West Transport Corridor Association (EWTCA) that was founded in Lithuania several years ago and has organized the conference in Shanghai „EWTCA China Forum“ this summer declares such objectives as well.

This objective is supported by the heads of China railway transport, saying that under ample movement of goods between China and Europe, the country – the biggest world producer of goods- is not satisfied with the present share of railway transportation market. China is ready to increase the transportation volumes using regular communications by container train lines, said the Vice Minister of China Railways Hu Yandong.

Lithuanian container train „Saule“ running from Europe to China via Kazakhstan is suitable for the implementation of these ambitious objectives.

What new routes will the reality of global economics and the logistics strategists analysing them dictate?

We can be sure of one thing – the participants of transport market will have no shortages in the options to choose.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine



天牛

作为交通运输地理科学博士、教授，其著作中有一本“地理运输系统”教科书的作者，Jean Paul Rodrique首次做客我们的杂志，他认为要着重关注世界两大主要市场——东亚和北欧之间的替代运输路线。

长期替代来自拉丁文“天牛”（其他）一词，其含义是选择的可能性或必要性。

据说，哲学学说无可替代，自古希腊时代起，其标志就是——全球性的世界法律秩序、客观的宇宙心灵——自发现以来，基本上没有什么变化。据说，在赫拉克利特、苏格拉底、柏拉图和亚里士多德之后，只有哲学的诠释。

在运输史上，选择的替代或可能性，应从动力、引发竞争和完善运输方式方面来考虑。

替代方式是存在的，在第一条道路——丝绸之路建立起就存在着替代。丝绸之路包括三种类型的道路：陆路、海路、南部道路，又被称为茶马古道，香料、黄金、玉石、琥珀、钻石从瓦兰吉亚通向希腊和其他道路。

挑剔的欧洲女士们并不在乎她们衣服所用的清脆丝绸，她们脖子上的钻石点缀，桌子上热气腾腾的香茶是从遥远的亚洲由骆驼带来，还是在翻腾的风暴中运输。这是那个时代的商人和后勤者，尽管当时还没有人这样称呼他们，所关注的事情。他们关注如何更快、更安全地运输奢侈品，以便它们不会出现在海底或在沙漠强盗手中。

现今的后勤人员有了更多的选择余地，来选择诱人的巧妙供应方式。

记得有几个促进交通路线口号的广告词，如“在Transsib没有风暴”，“高加索 - 亚洲运输走廊 - 伟大丝绸之路的复兴”，“穿梭列车Säule - 从中国到欧洲最快的贸易路线”这些都还是不够的，打算把你的货物运到其他地方，你可能会在背部感到“天牛”的呼吸。每一个选择都有其自身客观和合理的参数。

欧洲和亚洲之间的运输走廊是通过黑海国家、南高加索、里海和中亚各国 - 高加索 - 亚洲运输走廊来发展的，其目的是通过支持上述地区的政治和经济独立的其他运输路线，促使区域合作，吸引私人投资者和国际金融机构的支持。

他们打算参与“Viking”火车国际综合交通项目，此项目在市场上已成功运作，通向交通走廊。



现代化铁路线的有效沟通所承诺的国际项目“波罗的海铁路”，由欧盟资助，连接波兰、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚和芬兰的城市，在很长一段时间内会延长它到中亚地区的路线。

“波罗的海铁路”项目的长期目标，是全面贯彻原则来协调不同的运输方式，互动、可靠、安全，为环保运输创造了有利条件。

新航线的创造者充满希望地看着中国。

东西国际运输走廊协会（EWTCA），几年前成立于立陶宛，在上海组织了这次“EWTCA中国论坛”，并在今年夏天宣布了目标。

中国铁路运输的负责人表示了对这一目标的支持，他说，在中国和欧洲之间的货物，全球最大的生产商对该国目前铁路运输市场的商品份额不满意。中国铁道部副部长胡延东说，中国已准备好增加集装箱班列线，就运输量进行定期沟通。

立陶宛集装箱专列“Säule”从欧洲通向中国，通过哈萨克斯坦来适合实现这些雄心勃勃的目标。

通过全球经济和物流战略家们对新航线的分析，他们会指出什么样的现实？

我们可以肯定一件事——运输市场的参与者们将不会缺少可选择的方式。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpaitė
杂志出版者



ALTERNATIVES OF TRANSPORT ROUTES



Jean-Paul Rodrigue received a Ph.D. in Transport Geography from the Université de Montréal (1994) and has been a professor at Hofstra University since 1999. Dr. Rodrigue's research interests mainly cover the fields of transportation and economics as they relate to logistics and global freight distribution. Area interests involve North America, Latin America and the Caribbean, and East and Southeast Asia. Specific topics over which he has published extensively cover maritime transport systems and logistics, global supply chains and production networks, gateways and transport corridors. He has authored 3 books, 25 book chapters, more than 40 peer reviewed papers, numerous reports, and delivered more than 125 conferences and seminar presentations, mostly at the international level. Dr. Rodrigue developed a widely used online reference source about transportation which became a textbook, *The Geography of Transport Systems*, with its third edition expected in 2013. He is also on the international editorial board of the Journal of Transport Geography, the Journal of Transport and Land Use, the Cahiers Scientifiques du Transport, acts as the Van Horne Researcher in Transportation and Logistics (University of Calgary) and is a member of the PortEconomics.eu initiative regrouping the world's leading maritime transport academics. He regularly performs advisory and consulting assignments for international organizations and corporations. Dr. Rodrigue is a member of the World Economic Forum's Global Agenda Council on Advanced Manufacturing (2011-2013).

Jean-Paul Rodrigue

Main Routing Alternatives between East Asia and Northern Europe Long distance transportation seeks to minimize distances but maritime shipping must follow specific routes constrained by strategic passages. Due to the world's geography and dominant trade relations, there are two intercontinental connectivity challenges; linking Asia and Europe and linking the *Pacific and Atlantic Oceans*. The focus here are the routing alternatives between East Asia and Northern Europe, two of the world's most significant markets. The selection of a specific route is commonly related to factors such as cost, speed and reliability. The Suez route is the main commercial artery between Asia and Europe and transits through locations such as the Strait of Malacca, Bab el-Mandab, the Suez Canal and the Strait of Gibraltar. It offers opportunities to pick up and drop cargo at major transhipment hubs such as Singapore, Colombo, Salalah, Suez, Gioa Tauro and Algeciras. These hubs act as collecting points for their respective regional cargoes as well as connectors to north / south routes. Because of the level of trade and the draft of the Suez Canal maritime shipping companies have been able to allocate their largest ships along

this route, with services including container ships with a capacity above 10,000 TEU. The Cape route is a shipping alternative involving a long detour through the southern tip of Africa, but represents an opportunity to handle African cargo as well as connect with routes bound to South America. Next to the Cape route, a number of other routing alternatives are being planned or are in operation to accommodate part of the trade volumes between Europe and Asia, but their market shares are expected to remain low compared to the Suez route that offers substantial capacity, low costs and reliability.

Alternatives

- **First there** is the Northern Sea Route, a set of all-water shipping lanes between the Atlantic Ocean and the Pacific Ocean along the Russian coast of Siberia and the Far East. Future polar ice cap reductions would open new possibilities for commercial shipping on this route. In cost terms the route today is still less favorable due to the need for ice-classed ships and ice breaker assistance, non-regularity of the liner services, slower sailing speeds, navigation dif-

ficulties and Russian transit fees.

- **Secondly**, North South land corridors could develop as land bridges from the Persian Gulf via Iran to Russia. However, geopolitical and infrastructure considerations forbid any serious consideration of this alternative on the medium term.

- **Third**, the east-west rail corridors, a set of railway lines connecting East Asia and the western part of Russia with the Eastern part of Russia, are becoming more commercially interesting. One of the main arteries is the Trans-Siberian Railway which connects St. Petersburg with the port of Vladivostok. Other primary rail connections are the Trans-Manchurian Railway, the Trans-Mongolian Railway and the Baikal Amur Mainline (BAM - opened in 1991). The 'Trans-Siberian in Seven Days' program sets a target speed of 1,500 km a day by 2015, but is facing the problem of *different rail gauges* between the Chinese, Russian and Western European systems. Rail land bridges in principle offer lead time advantages to shippers, but capacities remain low compared to container liner services. They offer a niche potential for time-sensitive cargo.



运输替代路线



让·保罗·罗德里格从蒙特利尔大学（1994年）获得了交通运输地理博士学位并且自1999年以来一直在霍夫斯特拉大学（Hofstra University）担任教授。罗德里格博士的研究兴趣主要覆盖交通与经济发展领域，因为这涉及到物流和全球的货物配送。地区利益涉及北美、拉丁美洲以及加勒比地区、东亚和东南亚。他所发表的著作大量涉及具体问题，如海上运输系统和物流、全球供应链和生产网络、网关和运输走廊。他撰写了3本书、25本书的章节、40多份同行评审的论文、无数的报告，并发表了超过125场会议和研讨会的演讲，主要是在国际层面上。

罗德里格博士开发了一种有关广泛使用网上交通运输的参考源，这成为一本教科书，《地理交通系统》，其第三版预计在2013年出版。他也是国际交通运输地理杂志、交通与土地利用杂志、运输科学论文的编委，他还是运输与物流（卡尔加里大学）范霍恩研究员，并且是PortEconomics.eu的成员之一，他主动重组世界领先的海上运输。他经常为国际组织和企业做顾问，进行咨询活动。罗德里格博士是世界经济论坛全球议程理事会先进制造单位的成员（2011-2013年）

东亚和北欧长途运输之间主要路线的替代方案，是为减少其之间距离，但海运航线必须遵循特定的战略通道限制。由于世界地理和主要贸易关系中，有两个洲际连接的挑战，分别是连接亚洲和欧洲，连接太平洋和大西洋。这里的重点是东亚和北欧。世界上最重要的两个市场之间的路线替代方案，通常有一个特定的路线选择有关因素，如成本、速度和可靠性。苏伊士航线是亚洲和欧洲之间的主要商业动脉，也是马六甲海峡、曼德海峡、苏伊士运河和直布罗陀海峡的过境海峡场所。它提供机会通过主要转运中心接送货物，如新加坡、科伦坡、萨拉拉、苏伊士运河，吉欧陶罗和阿尔赫西拉斯。这些地方成为各自区域货物的收集中心，并连接北/南航线。由于贸易和吃水水平苏伊士运河海运公司已经能够承载最大船只沿着这条路线航行，服务包括容量超过10,000个标准箱（TEU）的集装箱船。海角路线是绕道非洲南端涉及很长路途的一项运输替代方式，代表着一个来处理非洲货物以及连接绑定到南美航线的机会。除了海角路线，其他一些可选择的路线正在计划或操作之中，以适应欧洲和亚洲之间贸易量的一部分，但预计其市场份额将低于可提供了大容量、低成本和可靠性的苏伊士运河航线。

- 首先是北海航线，这是大西洋和太平洋之间一条沿俄罗斯西伯利亚海岸和远东地区的全水路运输线。未来极地冰盖的减少将打开沿这条线路上商业运输的新可能性。在成本方面，此路线目前仍然是不太有利，因为需要冰级船只和破冰船的援助，非规律性的班轮航线，航行速度慢，导航困难还有俄罗斯的过境费。

- 其次，南北陆地走廊发展了经伊朗从波斯湾到俄罗斯的陆桥。然而，地缘政治和基础设施方面的考虑在中期禁止了这种替代方式的任何认真考虑。

- 第三，由东至西的铁路走廊，一组连接东亚和俄罗斯东西部的铁路线，正变得越来越富有商业利益。其中的主要动脉是通过符拉迪沃斯托克港口连接了圣彼得堡的西伯利亚大铁路。其他主要连接铁路是跨满洲铁路，跨蒙古铁路和贝加尔阿穆尔主线（BAM – 始于1991年）。“7天贯穿西伯利亚”项目计划设定到2015年，速度为1500公里一天的目标，但这面临中国、俄罗斯和西方的欧洲系统之间不同的铁路轨距问题。原则上铁路大陆桥给托运人提供交货时间优势，但能力上仍然比集装箱班轮服务低。他们为对时间敏感的货物提供了利基潜力。

INTEGRATED NETWORK SOLUTIONS



AB DFDS Seaways

10, Perkelos str., Klaipeda, Lithuania
logistics.lt@dfds.com, sales.lt@dfds.com





KLAIPEDA SCIENCE AND TECHNOLOGY PARK – 10 YEARS OF EXCITING JOURNEY



Several dozen international projects, hundreds of events and conferences held, a rapidly increasing number of companies and a network of partners that has spread all over the world. This is what ten years of the activity of Klaipeda Science and Technology Park is like. During these years the Park has become the example of successful cooperation between science and business, and of how innovative ideas turn into profitable business.

About the activity and the future of the Park we talk with the Director of Klaipeda Science and Technology Park Roma STUBRIENE.

– Klaipeda Science and Technology Park is celebrating its tenth anniversary. What was the beginning and how was the Park developing?

– Klaipeda Science and Technology Park – centre of science, business and innovations of Western Lithuania – was founded in 2002, and a couple of years later a modern building with an innovative infrastructure and all possibilities for business people and scientists to implement their innovative ideas opened its door. At the beginning we had 15 companies there, and today we can boast that under a single roof there are almost fifty companies, public enterprises and branches of international companies operating on the grounds. During ten years of its existence the Park has established a wide network of co-operation, scattered all over the continents and become able to offer unlimited possibilities for co-operation. We are glad that we have forward-looking and successful scientists, progressive business people, and students with innovative ideas in our community. Our task is to encourage co-operation between science and business, the development of science-intensive technologies in Klaipeda region, as well as to provide services of infrastructure and counselling to innovative companies and business ideas in the region of Western Lithuania and all over the country.

– Your activity is not limited to Klaipeda region alone, you open the way for the innovative ideas of the Lithuanians to spread wider. What is the geography of your activities?

– Without doubt, Klaipeda region is of great significance to us. Klaipeda Science and Technology Park plays an important role in creating and promoting the image and singularity of the city and the entire region. Klaipeda district

is one of the leaders in Lithuania's economy; it has established itself among the three most powerful districts according to GDP per head too. However, since the very beginning of the activity of the Park we have not limited ourselves to our region and the country only. In the course of ten years we have established close relations with different countries of the world: with all Member States of the European Union, China, Russia, and the USA. The Park actively co-operates with the countries of the east. At the present time we are painstakingly preparing for the "East Link" conference to be held in October 1-2, 2012 thereby it is sought to encourage close co-operation between the new Member States of the European Union and Asian states in uniting science and business and opening the markets to joint projects. The project East Link is oriented towards the countries occupying the geographical space of the Eastern Partnership programme – the Baltic States, Russia, Kazakhstan, Georgia, Azerbaijan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Ukraine and Belarus. During the period between 2005 and 2010 the Park implemented 25 projects in which 75 partners took part jointly with Klaipeda Science and Technology Park (14 projects nation-wide and 61 project on the international scale).

– What projects do you find as the most worthwhile ones?

– The project MT LNG supervised by Klaipeda Science and Technology Park excited the greatest interest. The project analysed the possibilities and the future of the liquid gas terminal (LNG), the LNG specialists from Finland, Norway, Sweden, Germany and Poland shared experience at the LNG Forum held, and the representatives of

Lithuania read reports. The project Oversize Baltic organised by Klaipeda Science and Technology Park attracted considerable publicity. This is an international project aimed at improving conditions of transporting oversize cargoes in the South Baltic region, solving administrative problems, ensuring smooth planning of transports, defining corridors of such transports. During the course of carrying out the project a virtual information system of oversize transport OTIN was created. This system enables the carriers to receive necessary information about transports in the South Baltic region – it presents systematised route maps, laws valid in different countries and measures for issuing licences.

Klaipeda Science and Technology Park belongs to the International Association of Science and Technology Parks (IASP), to the organisation WAINOVA, which unites main associations of Science and Technology Parks, and business incubators all over the world. Membership of these organisations obligates us to be active in the international space. At present our Park is implementing 14 international projects thereby co-operation between science and business is encouraged.

– Such a wide circle of partners opens possibilities for the companies working in the Park to expand the range of their business activities.

– Yes, the companies operating in the Park highly value the possibilities provided by Klaipeda Science and Technology Park to find partners abroad. It is this fact that the companies indicated as the most essential one in the recent survey when speaking about why they enjoyed working in Klaipeda Science and Technology Park. Repré-



sentatives of the companies stated that membership of Klaipeda Science and Technology Park and services provided by the Park were important to them – everything was under a single roof there: innovative events, workshops, business training, competitions, specialised consultations and information about technological business and financial assistance of different kinds. Professional consultants provide the companies with useful information on the issues of risk capital, attracting subsidies, help drawing up business plans, submit projects and find sources to finance them. During the year 2011 Klaipeda Science and Technology Park provided services totalling more than 600 thousand Litas. This assistance is allocated to business in Western Lithuania.

– What scientific achievements can the scientists of the region boast of? Do you have any exceptional discoveries that excited the curiosity of society?

We are really happy to have a very strong scientific potential in Western Lithuania. For example, Klaipeda-based inventor Aleksas Pasilis created the first prototype of wave generator in Lithuania. The invention can become the first step in developing the type of wave energy in our country. Having used this generator prototype patented by the scientist possibilities will be sought to adapt it to series production. Another Klaipeda-based scientist Dr. Petras Grecevicius has been recognised at the international level; he has been entrusted with the implementation of a large and ambitious project in China and designing the Park of Baltic Culture. Lithuania is the only one among the Baltic States to have been granted the right to equip its park of culture. In co-operation with private company "Geoterma" UAB and the Faculty of Health Sciences of Klaipeda University we are developing the project of exploiting geothermal resources in which the possibilities of making use of geothermal water in the sphere of tourism and biotechnologies is analysed. We conducted research together with scientists to determine suitability of geothermal water to SPA procedures, business plans have been drawn up and submitted to the society and potential business partners. This is a very interesting and useful project – there are unique water bodies in Western Lithuania, however, this potential is not being made use of at all. Klaipeda Science and Technology Park provided Habilit. Dr. of technological sciences Sigitas Kudarauskas with administrative assistance and helped him search for financial assistance – he created a thermal free-piston machine and became the first Klaipeda – based scientist who managed to patent his invention in the USA.

The Marine Valley Project being implemented in Klaipeda helps the scientific potential to reveal itself. Scientists and students and businesses will make use of modern laboratories to be established nearby Klaipeda Science and Technology Park

– Klaipeda Science and Technology Park has drawn pupils and students in its activities. How do you manage to excite the curiosity of the youth?

– The youth became keenly interested in our

activities after Klaipeda Science and Technology Park had started organising the so-called sumo robot battles. Seeking to draw pupils and students in innovative technological activities we co-operate with the creators of robots in the region the leader of which is Vitalijus Rodnovas. These creators of robots are known all over the world. After the Lithuanian creators had won several robot sumo tournaments in 2011 it was decided to organise the robot sumo tournament in Lithuania, in Klaipeda Science and Technology Park. Strengthening the importance of engineering competences, popularising them, similar events are going to be held in the future too.

At present Klaipeda Science and Technology Park is carrying out the project START. It is intended for thinking students. We organise entrepreneurship training for young people where they are taught the fundamentals of creating successful business, and where they present their business idea. The best business ideas will be presented to business people, potential investors of the students' ideas and partners. After winning

there are also a lot of companies implementing information and telecommunication, energy and energy saving systems. We also have research institutions, companies of creative industries related to marine, building technologies. During the period between 2004 and 2007, the number of companies established in Klaipeda Science and Technology Park increased from 15 to 50 economic entities. During the period between 2008 and 2010, the number of companies somewhat decreased on the account of a negative influence of the economic crisis but the number of people working in the organisations uniformly grew. Last year thirteen new companies were established in the Park. Mainly they are local capital companies but we also have successful companies with non-Lithuanian capital. We can rejoice that recently none of the companies has gone bankrupt; on the contrary, hard times made business people think more openly and introduce innovative solutions into their business, which helped improve their activities and achieve excellent results. In 2011, profit of the companies increased by as much as 53 per cent. According to the 2011 indicators of business activity, the most successful companies in terms of turnover were those related to the marine sector – the Norwegian capital private company „Marine Technology“ UAB, and „Anionas“ UAB. The Baltic Coastal Research and Planning Institute at Klaipeda University, which is an independent research and studies institution of Klaipeda University carrying out fundamental and applied scientific research at an international level, training scientists and highly-qualified specialists, conducting international doctoral studies, deserve mentioning among the scientific research organisations, operating in Klaipeda Science and Technology Park. In 2011, the Institute carried out 25 projects (19 international and 5 national) related to marine ecosystems and environment protection.

EastLink: the way to knowledge economy

Aims of the conference are to:

- build a bridge between education institutions in the East and West**
- facilitate joint research projects**
- accelerate technology transfer processes in the cooperation areas**
- facilitate business partnership**

the national competition, the team of the participants in the idea club „Verslo taure“ will have the possibility to develop their practical skills in Finland. The winners will also be provided with a place to set up their business – they will be able to establish themselves on the premises of Klaipeda Science and Technology Park. We also organise the Open Door Days. The event that takes place on the annual basis is the possibility for everyone to become acquainted with the companies established in Klaipeda Science and Technology Park and the activities being carried out. Every second year Klaipeda Science and Technology Park holds Science Fairs. The aim of Science Fairs is to encourage progress of science, to concentrate viable companies and specialists, to help them develop business, put into practice innovative ideas and technologies, to help new technologies enter the markets.

– The companies that have established themselves in the Park take an active part in all the events that you organise. What is the range of their activities?

– The activity of the largest number of companies, which are established in Klaipeda Science and Technology Park, is related to providing financial, business and other consultations,

By Simonas Uznys



29 November 2012
The Grosvenor Hotel, London Victoria

UK AirRail 2012

Connecting for Growth
With **easyJet**



#ukairrail 
www.airrailevents.com

Drinks Sponsor:

GATWICK
EXPRESS

Official Media:

 **airrailNEWS**

Gold Sponsor:



Silver Sponsor:

YOUR LONDON AIRPORT
Gatwick

Discussions on Intermodality:

Future investments in UK rail network and Aviation policy – where the two sectors meet?

The role of air-rail connections for Europe's leading airline

Technology behind the integrated air-rail ticketing
Rail access as part of Gatwick Airport's sustainable
growth strategy

IATA's Vision of Intermodality

Connecting Heathrow Airport to UK's rail network

Birmingham Airport's challenge to UK's aviation policy



INTERMODAL. EUROPE 2012

27 - 29 NOVEMBER 2012 | AMSTERDAM RAI

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



Projektas „Technologijos ir mokslas inovatyviams verslui“
VP2-1.4-UM-05-V-01-001

克莱佩达科技 园建园十年

数十个国际项目、数以百计的活动和会议举行，公司迅速增长且合作伙伴网络已遍布世界，这是克莱佩达科技园十多年的活动成果。这些年来，园区已成为科学和商业之间成功合作，以及如何使创新想法变成有利可图业务的典范。

关于活动和园区的未来，我们与克莱佩达科学科技园总监
Roma STUBRENE 进行了交谈。



- 克莱佩达科技园迎来了它的十周年。园区一开始是怎样的？又是如何发展起来的？

- 克莱佩达科技园——西方立陶宛科学、业务和创新的中心，成立于2002年，几年后，一座具有创新基础设施的现代化建筑建成，打开了实现商务人士和科学家创意的大门。

一开始我们有15家公司，而今天，我们可以自豪地说在一个屋檐下，有将近50家公司、公共企业和国际企业分支机构在此经营。在园区建立的十多年中，一个广泛的合作伙伴网络分散到世界各大洲，并为能够合作提供了无限的可能性。我们很高兴在我们的群体中能有具有前瞻性的成功科学家、开拓进取的经营人、思路创新的学生。我们的任务是鼓励科学和商业之间的合作，使克莱佩达地区技术密集的科学得以发展，以及提供基础设施服务，并且在该地区辅导创新型企业，以及西方立陶宛和全国各地的经营理念。

- 您的活动不仅限于克莱佩达地区，您为立陶宛开启了一种新方式，使求新求变的思想传播得更广泛。您活动的地理范围如何？

- 毫无疑问，克莱佩达地区对我们具有十分重要的意义。克莱佩达科技园在创建和推广城市，以及整个区域的形象和奇异性方面起着重要的作用。克莱佩达地区是立陶宛经济的领导者之一，根据人均国内生产总值，它已确立了自己位于三个最强大地区之一。但是，园区活动开始以来，我们并没有局限自己于到本地区或全国范围。在十几年的过程中，我们与全世界不同国家建立了密切的关系，如欧盟所有会员国、中国、俄罗斯和美国。园区与东方国家积极合作。目前，我们正在精心准备在秋天举行东环线会议，其目的是鼓励和加强欧盟、前苏联以及亚洲国家之间的新会员国在科学和商业上的合作，并一同对合作项目开放市场。该项目东面连接的是伙伴关系方案中占据了地理空间的

东欧国家——波罗的海国家、俄罗斯、哈萨克斯坦、格鲁吉亚、阿塞拜疆、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌克兰和白俄罗斯。在2005年至2010年期间，园区在75个合作伙伴参与下实现了25个项目（现有14个国家性项目，61个国际性项目）。

- 您觉得什么项目最有价值？

- 由克莱佩达科学科技园监督的MT LNG项目是最令人感兴趣的。该项目分析实施未来液化气（LNG）码头的可能性，芬兰、挪威、瑞典、德国和波兰的LNG专家召开液化天然气论坛；分享经验，立陶宛代表宣读了报告。该超大波罗的海项目在克莱佩达科技园举办，吸引了大量宣传。这是一个国际项目，旨在改善在波罗的海南部运输特大型货物的地区条件，解决行政问题，确保顺利规划交通运输，定义交通走廊等。在项目执行过程中设有一个过大型运输OTIN的虚拟信息系统，来开展项



目。这个系统使运营商获得需要有关南波罗的海地区交通的信息——它提出了系统化的路线图，以及在不同国家的措施和发放牌照的有效法律。

克莱佩达科技园属于WAINOVA组织的国际科技园协会（IASP），其团结了科技园区内很多的企业，并在世界各地设有企业孵化器。这些组织的成员让我们有义务活跃在国际空间。目前我们园区实施14个国际项目，从而鼓励科学和商业之间的合作。

- 这样的合作伙伴圈子扩大了在园区里寻找工作的可能性，也扩大了公司的业务范围。

- 是的，在园区里经营的公司受到高度重视

克莱佩达科技园很可能到国外寻找合作伙伴。当谈到最近的调查，该公司表示，这是最重要的事实。

关于为什么他们喜欢在克莱佩达科技园区工作，公司的代表表示，克莱佩达科技园为会员所提供的服务是园区的重点——在一个屋檐下有创新活动、研讨会、业务培训、比赛、专门的磋商和信息技术、不同类型的业务和财政援助。专业的顾问为公司提供风险资本的问题、吸引补贴、帮助制定业务计划、提交项目及来源的有用信息，并资助他们。在2011年克莱佩达科技园提供的服务共计60多万立特。这种援助分配给了西方立陶宛的业务。

在园区设立的公司拥有机会来广泛宣传他们的新业务和服务、产品以及科学成就。当然，事实是在园区有现代化的基础设施、研讨会、会议、电话沟通，这对于公司来讲是非常重要的；在园区中运作着方便的结算系统。优越的地理位置也是一个优势——园区坐落在市中心，此外还毗邻克莱佩达大学，这使得科学家们能够与园区积极合作。

- 这个区域的科学家都取得过什么样的科学成就？您有什么能激发这个社会好奇心的特殊发现吗？

- 我们真的很高兴能在西方立陶宛有非常强大的科研潜力。例如，基于克莱佩达科学家Aleksas Pasilis在立陶宛创造的第一个原型波发生器。

科学家们的发明，可以为我国成为发展波能型能源的国家迈出第一步。在使用这种发电机原型的专利，科学家有可能将寻求适应的系列产品。另一位克莱佩达Petras Grecevicius博士已经被国际所熟识——他已被委任在中国实施一个庞大而雄伟的，波罗的海文化园区的设计项目。立陶宛是波罗的海国家唯一一个被授权用文化来装饰其园区的国家。

我们与私人公司“Geoterma”UAB合作，并正在开发的克莱佩达大学健康科

学学院项目，这为开发地热资源、在旅游领域利用地热水、进行生物技术分析提供了可能性。我们与科学家们进行了共同研究，来确定适合的地热水SPA程序，商业计划已制定，并提交给社会和潜在的商业合作伙伴。在西方立陶宛这是一个非常有趣以及有用的项目——有独特的水体，但是，这种潜在能力还没有被充分使用。

克莱佩达科技园的Sigitas Kudarauskas博士在行政协助下正在寻找财政援助——他创造了一个自由活塞热机，并成为克莱佩达第一位在美国为自己的发明申请专利的科学家。

正在实施中的克莱佩达海洋谷项目，成功地利用克莱佩达现代化的科学实验室，配备和科技园设施帮助科学家和学生显露自己的科学潜力。

不仅来自立陶宛、也有越来越多来自国外努力工作的科学家致力于海洋谷项目。

东部链接：通向知识经济之路

- 克莱佩达科技园吸引学生和活动在其 中。您如何管理并激发这些青年的好奇心？

- 克莱佩达科技园已经开始举办所谓的相扑机器人战斗。我们的活动使青年产生了浓厚的兴趣，为了吸引学生，我们与该地区创造机器人的领导人Vitalijus Rodnovo共同举办了创新科技活动。这些机器人的创造者世界闻名。之后，立陶宛的机器人创造者在2011年曾多次在机器人相扑比赛中获胜，于是决定在立陶宛克莱佩达科技园组织机器人相扑比赛。加强工程能力的重要性，将要在未来广泛举行类似活动。

目前克莱佩达科技园正在开展项目“启动”。这是为那些爱思考的学生创立的。

我们组织创业培训年轻人，他们所学的基本原理用于创建成功的企业，在那里展示他们的经营理念。其中最好的经营理念将展示给商务人士、潜在的投资者、学生和合作伙伴。赢得了全国比赛后“Verslo taure”想法俱乐部团队的参与者将可能在芬兰发展他们的实际技能。获奖者也将被提供一个地方来设置了自己的公司——他们将可以在克莱佩达科学的前提下建立自己的科技园。我们还有开门日，这样所有人都可以熟悉克莱佩达科技园里面的公司。该活动每年举办，每两年克莱佩达科技园举行科学展览。

科学展览的目的是为了鼓励科学的进步，集中可行的企业和专家，以帮助他

们开发业务，付诸实践创新理念和技术，并帮助新技术进入市场。

- 这些公司已经确立了自己将积极参与到园区您所组织中的所有活动当中。他们的活动范围是怎样的？

- 在克莱佩达科技园成立的数量最多的公司，其活动是关系到提供财务、业务和其他磋商机制，也有许多企业实施信息和通信、能源和节能系统。我们也有研究机构，创意产业相关的船舶，建筑、技术公司。2004年至2007年期间，成立于克莱佩达科技园的公司从15个增至50个经济实体。2008年至2010年期间内，受经济危机的负面影响公司的数量有所下降，但在组织工作的人数方面均增长。去年，13家新公司在园区成立。它们主要是当地投资公司，但我们也有些不是立陶宛资本的成功企业。我们欣喜的是，最近没有公司破产。相反，艰难时期使得商务人士变得更加开放，引进其业务的创新解决方案，这有助于提高他们的业务，实现优异的业绩。2011年，公司的利润增幅高达为53%。根据2011年的业务活动指标，在营业额方面最成功的公司是那些相关海事方面的公司——挪威私人资本公司“海洋技术”和公司“Anionas”。克莱佩达大学波罗的海海岸研究和规划设计研究院，是克莱佩达大学一个独立承载探索和研究的机构，研究出的基础和应用科学处于国际水平，培训了高素质的科学家和专家，指导国际博士研究，其位于克莱佩达科技园的研究机构值得一提。2011年，研究所开展了针对海洋生态系统和环境保护的25个项目（19个国际项目，5个国家项目）。

- 在未来您看到了什么样的前景？

- 目前园区正致力于几个重要的国际项目，因此，我们的专家正在紧锣密鼓的进行着活动。我们正在考虑未来将参加到其他项目中，大力发展合作伙伴网络，并与现有伙伴加强合作关系。我们很忙碌并且值得高兴的是，我们的工作得到了赞赏。有些事情不必证明，那就是那些能够生存在目前全球空间的任何人，都是在必要的时候会勇敢实现他们的创意，并把它们应用到业务中。

我们是一个海洋国家，因此园区特别关注海洋技术的发展。克莱佩达科技园倡议，将连同业务的合作伙伴一起创建新的海上商业中心——在此海洋部门和科学家之间的合作方式将被鼓励。在未来，我们打算在该地区的地热资源方面扩大业务利基，与科学和商业伙伴进行合作，我们将尽最大努力在生物技术和旅游领域利用地热资源。

Simonna Uzny

LIELUVOS GELEŽINKELIAI



Mindaugo str. 12/14, 03603 Vilnius, Lithuania

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

Email: cargo@littrail.lt

www.littrail.lt

We'll take care of your cargo!

JSC "Lithuanian Railways" Freight Transportation Directorate

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

Email: lg.ekspedicija@littrail.lt

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

Email: commerce@littrail.lt



Rail Baltica – strategic international project

The Republic of Lithuania participates in the implementation of international transport project „Rail Baltica“, which is going to connect by a qualitative railway line Warsaw(Poland), Kaunas (Lithuania), Riga (Latvia), Tallinn (Estonia) and Helsinki (Finland) with the help of a railway ferry.

„Rail Baltica“ railway route is considered as a priority Transeuropean transport network project No 27. EU institutions identify „Rail Baltica“ project as strategic and long-term railway project the aim of which is – to develop high quality communication for passengers and cargo transportation between the Baltic States, Poland and other EU countries. Upgraded rail lines would allow efficient connections by land between the Baltic and Northern EU countries (especially Finland) and eventually with Central Asia. Improved railway communication will have environmental advantages, will decrease transport congestions in European road network, improve access to the Baltic States and induce faster regional development in the related countries. The aim of the long-term international project „Rail Baltica“ – is to fully implement the principles connected with the coordination of different modes of transport, their interaction, reliability, security and safety and create favourable conditions for the use of the modes of transport that are the most environmentally friendly.

„Rail Baltica“ – is the first real railway transport development project on the eastern shore of the Baltic Sea dedicated for the solution of especially important matters connected with the transportation increasing cargo flows in North-

South direction, using one of the most ecological and economical modes of transport – railways.

Facts about „Rail Baltica“

The idea to construct the railway line of European Standard in the Baltic countries, originated in the beginning of nineties.

In January 12, 1993 there was founded Lithuanian European Standard Railway Authority by the Decree of the Government of Lithuania.

In 1997 in Helsinki there took place the III conference of the Ministers of Transport of Europe and North-South direction corridor No 1 was recognized as European scale priority transport corridor.

In November 11, 1999 there were approved special plan solutions of the construction of European Standard railway line „Lithuania and Poland state border – Marijampole – Kaunas (85,1 km)“ by the Decree of the Government of Lithuania No 1273. In the approved special plan there are foreseen the interconnections of two railway systems.

In April 29, 2004 by the Resolution of European Parliament and European Council No 884/2004/EC there was approved the list of priority transport projects. In this list the railway project of Poland, Lithuania, Latvia and Estonia „Rail Baltica“ was included under number 27.

In December, 2005 under the initiative of European Commission the Pre-Feasibility study for the whole international project was started and its aim – was to submit approved and optimal railway tracks, technical parameters and investment proposals for taking execution decisions.

In October 26, 2006 there took place the first presentation of „Rail Baltica“ Feasibility study final report in Vilnius and there participated the representatives of European Commission as they initiated the preparation of the study and project coordinator from Europe Pavel Telichka and the representatives from the project member-countries took part.

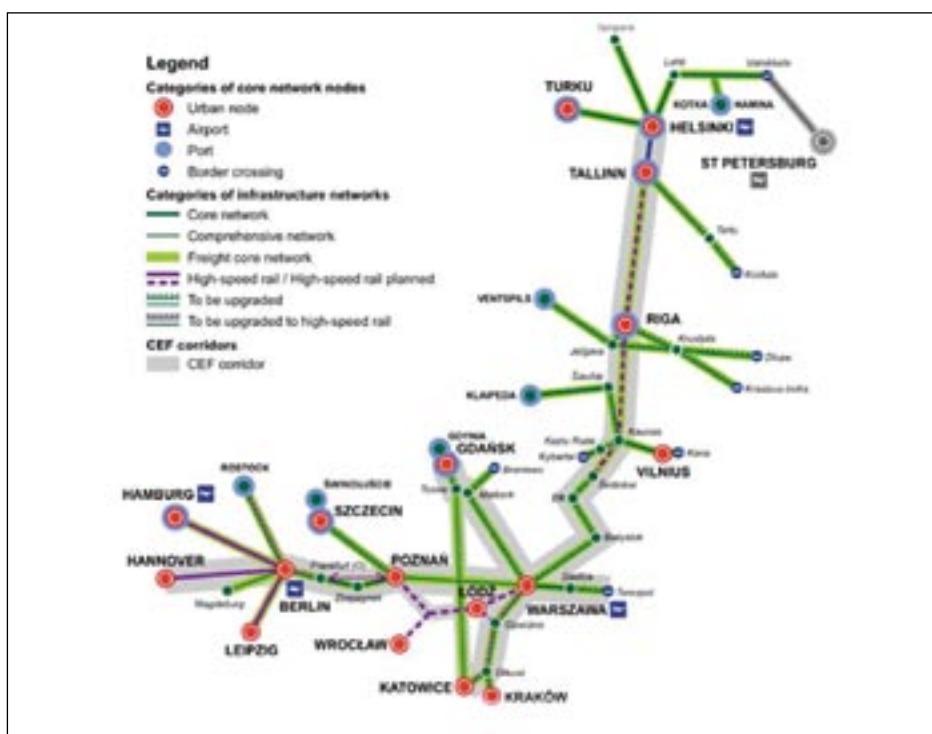
In 2007 there was founded Railway infrastructure department of AB „Lietuvos geležinkelai“ (Lithuanian railways) – and it was the centre of the project „Rail Baltica“.

In July 2007 Lithuania, Latvia and Estonia prepared and approved the schedules of implementation actions, they submitted requests for the acquisition of TEN-T financial support according to the program of 2007-2013 for the implementation of those actions. In Tallinn there took place the meeting of the Ministers of Transport of the Baltic countries and they agreed concerning the implementation of the main principles of the project „Rail Baltica“.

In July 7, 2009 Transport investment authority



International transport project "Rail Baltica"



and AB "Lietuvos geležinkelis" signed an agreement concerning the sharing of functions and AB "Lietuvos geležinkelis" became the executor of the project.

In December 23, 2009 the Government of the Republic of Lithuania by the Decree No 1082, under the initiative of the Ministry of Transport and Communications, approved the Immediate Action Plan that was to be fulfilled during the implementation of the project „Rail Baltica“. By this plan it was proposed to construct European gauge railway line next to the existing wide track and in places where it was not possible – to con-

struct collated European track.

In April 7, 2010 the Government of the Republic of Lithuania recognized the Project „Rail Baltica“ as the important economical project for the state by the Decree No 371.

In May 10, 2010 the first „Rail Baltica“ construction works were commenced in the section Sestokai-Mockava.

In June 2010 in Rotterdam there was signed the declaration of cargo transportation by railways along the corridor No 8 „Benelux countries-Germany-Poland“. Railway section Kaunas-Warsaw, as a compound part of the project „Rail Baltica“,

became the integral part of this corridor.

In June 8-9, 2010 in Zaragoza (Spain) there took place the conference „TEN-T days 2010. Transeuropean transport networks: creation of the main network of EU“, which was organized by the initiative of European Commission. During this conference the representatives of the ministries of transport of Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Finland signed a memorandum concerning „Rail Baltica“, stressing their political will on the continuation of this project and foresaw concrete obligations for the countries for the implementation of the project.

In July 29, 2011 the construction works of the first section of „Rail Baltica“ Sestokai-Mockava were completed.

In August 11, 2011 the presentation of the first railway crossing on the route Kalvarija-Lazdijai at the section Šeštokai-Mockava took place on the occasion of the completion of construction works.

In October 2011 the Commissar of European Transport Commission Siim Kallas presented the proposed TEN-T transport corridor development plan in 2014-2020 , where „Rail Baltica“ is an integral part of priority transport corridor „Adriatic – Baltica“.

In October 11, 2011 the Seimas of the Republic of Lithuania gave to the Project „Rail Baltica“ the status of special state significance.

In November 2011 the Prime Ministers of the three Baltic States (Lithuania, Latvia and Estonia) generally supported the conclusions, prepared by the consultant AECOM, concerning the Feasibility study on the separate European track of „Rail Baltica“.

In 2012 it is foreseen to continue construction works in the majority of „Rail Baltica“ railway sections according to the prepared technical projects, there are also taking place the tenders for construction and technical supervision works. ■



Future task – developing „green transport“

JŪRA MOPE SEA talks to Stasys Gudvalis, director of cargo transportation authority of AB „Lietuvos gelezinkeliai“ (Lithuanian railways) about the perspectives of railways.

- Why railways – is it future transport?

– Railway transport – is one of the most ecological modes of transport which consumes ten times less fuel while transporting cargo. Together with the permanent improvement of EU legal system as well as balanced financial support, it creates prerequisites for the development of more environmentally friendly railway transport business and improves technical-technological and organizational mechanisms of railway transport interaction with other modes of transport. Ecology as a social factor is one of the priority topics in all types of activities of long-term EU strategy. It is especially important in production and transport where the pollution of environment is one of the most sensitive problems.

- What are the achievements of AB „Lietuvos gelezinkeliai“ in this field?

– AB „Lietuvos gelezinkeliai“ are happy with the implementation of a successful intermodal shuttle train „Viking“ running along the route Klaipeda-Vilnius- Minsk-Kiev-Odessa (Ilyciovsk). Since the beginning of the project in 2003, and in spite of a slow-down of economics lately, more than 374 thousand TEU (20-feet containers) are already transported, including 24,5 thousand TEU this year. Such results were impossible without the close cooperation of business and public sector institutions, modern management solutions, timely and targeted investments into infrastructure and rolling stock park in all the three countries. Regularity, infrastructure, innovations, information technologies, cooperation of related institutions, appropriate management – all this complex gives possibilities not only to take care of ecology and protect environment but also allows to optimize time and financial resources both for the partners and clients and for us ourselves. It helped to start development of other intermodal projects – „Saule“, connecting even 9 states from China to Belgium, „Mercury“, running along the route Klaipeda/Kaliningrad – Moscow, „Sestokai Express“ – land route between West Europe and Russia as well as CIS countries and „Vilnius Shuttle“ – local logistics solution for the delivery of goods to Vilnius and their export via Klaipeda port.

- What are the perspectives of railways?

– The perspectives are connected with the development of infrastructure as well as with the changes in their management in the processes of all levels.

- Is the development of infrastructure connected only with the projects of public logistics centres?

– Not only. Sestokai bulk cargo handling terminal is under active development presently and it will create a possibility to operatively and efficiently handle bulk cargo at different railway gauge as well as assure



closer relationship between Lithuania and Poland. In order to strengthen relationships with Poland there are permanently organized bilateral working meetings, agreements are being renewed and the conditions for the clients are being improved. Active cooperation is going on concerning the creation and development of the 8th corridor which is going to connect Rotterdam (the Netherlands) to Kaunas (Lithuania) namely via Poland.

- What is the phase of the projects of public logistics centres?

– Technical projects of public logistics centres in Vilnius and Kaunas are under completion and this year the contractors will be selected and construction works are going to be commenced early in spring next year. Initiative is taken concerning Klaipeda public logistics centre which will be developed using the partnership of public and private sectors. During the first phase intermodal terminal will be created in Draugyste railway station that is going to allow using the existing wagon park more efficiently.

- What changes are foreseen during those processes?

– The changes are not only foreseen but they are being executed beginning with the tactical level – „one window“ principle is under implementation in order the client got all the necessary information in a centralized way and he would not need to address different service providers for dif-



ferent services; to strategic level – the circle of partners is being expanded intensively and new representative offices are being founded and strengthened out of the borders of Lithuania.

The competitive environment requires such changes which might oblige the company to pass from traditional cargo transportation by railways business to the orientation towards complex logistics solutions suitable for the needs of the most whimsical client.

Therefore, we are permanently looking for new development possibilities, expanding the circle of partners in the East and West directions. For the coordination of the development in the Eastern region the interests of our Company are represented by the company „Plaske“ in Odessa and in autumn this year we intend to found our representative office in China and in the end of the next year we intend to strengthen our capacities in Russia and Belarus.

Positive stimulus for the induction of intermodality there create the activities of the association which was founded for the implementation of the international project „East-West transport corridor II“ (EWTC II). The project itself is executed following EU Baltic Sea Region cooperation programs. The concept of East-West „green“ transport corridor covers the movement of cargo flows between the southern Baltic countries via Lithuania, Belarus to Russia, Ukraine, the Caucasus, Central Asia, China and other Far East countries, using the advantages of transport modes and their efficient interaction.

Complex logistics solutions are impossible by the development of infrastructure only, great attention is paid to the creation of international network of logistics centres – active work is going on with the biggest European centres in Italy (Interporto Bologna), Germany (LogistikNetz), France (Sogaris), intermodal connections are created and strengthened between Lithuania and Scandinavia, Germany, Poland, Belarus, Ukraine, Turkey, Russia, Near and Far East, cooperating between sea and land transport.

– You mentioned about the cooperation with scientific institutions. What are the fruits of this cooperation?

– Five years of cooperation between Lithuanian intermodal transport technologies platform (LITTP) and AB „Lietuvos geležinkelai“ was a timely response to global economics challenges. It is evident that the most important factors in the competition become not only the efficient activities of separate modes of transport, scientific achievements and the implementation of the latest technologies and logistics solutions but also the effective interaction of the modes of transport. Lithuanian intermodal transport technologies platform (LITTP) has united the efforts of science, institutions of state authorities and transport business organizations for meeting of those challenges.

AB „Lietuvos geležinkelai“ is glad, that the participation of the company in LITTP activities had a great impact on a lot of important achievements and advanced solutions. One of them, through LITTP- is the project of intermodal train „Viking“ which was recognized as the example of good practice and in 2009 it got EIA award in the nomination „The best intermodal transport and the integration of services in the transportation of cargo from A to B“.

Lately the company is intensively cooperating with scientists, allotting more and more funds necessary for the execution of studies for the company. Only this year there were allotted more than one million Litas for that. At the same time the company became the active participant of international projects according to EU financial support programs, such as „Marco Polo“ project „Hinterport“, and „Rail Baltic Growth Corridor“ (RBGC) project. Ongoing collaboration with scientists and with project partners improves the skills of company specialists to act in international transport markets.

Attention should be paid to the fact that the work in international projects revealed the importance of integration of all logistics processes and special role of information systems in this process. For example, in Vilnius public logistics centre there is discussed the possibility to install information system integrating management, technological and accounting processes and having interfaces for the interaction with information systems of other logistics companies participating in the process. The users might be the managers of logistics centres, transport services companies founded there, cargo owners, companies of other modes of transport participating in the interaction and other interested persons that are given relative access. LITTP might be used for the creation of such information systems by organizing forums on this topic together with IT specialists, inviting the representatives of companies that have implemented the most advanced logistics solutions to share their knowledge and etc. It is foreseen to expand the circle of international partners for such projects as it is done in EU financed projects.

– What would you wish for other participants of transport and logistics market?

– Looking to the future and searching for the new alternatives in a competitive global economics as well as feeling social responsibility, we invite all the participants of transport and logistics market to cooperate and develop „green“ transport.

– Thank you for the interview.

Jurga Aleksaite



“波罗的海铁路”——国际战略项目

立陶宛共和国参与了国际运输项目“波罗的海铁路”，这是一个定性于连接华沙(波兰)、考纳斯(立陶宛)、里加(拉脱维亚)、塔林(爱沙尼亚)、赫尔辛基(芬兰)并通过铁路轮渡的协助来执行的铁路项目。



“波罗的海铁路”的路线被确定为优先跨欧洲运输网络的27号项目。欧盟机构定位“波罗的海铁路”项目为具有战略高度和长远发展目标的铁路项目——为波罗的海国家、波兰和其他欧盟国家之间的旅客和货物运输开发高品质的交流。升级的铁路线将有效地连接波罗的海和北部欧盟国家(尤其是芬兰)，并最终连接中亚地区。改进铁路交流具有环境优势，将缓解欧洲公路网络的交通堵塞情况，并将改善波罗的海国家间的访问，引起有关国家的区域发展。长期的国际项目“波罗的海铁路”——目的是完全协调和实施不同的运输方式与原则，其互动、可靠、保险和安全，并创造有利条件，使用最环保的交通工具。

“波罗的海铁路”——是波罗的海东海岸第一个真正的铁路运

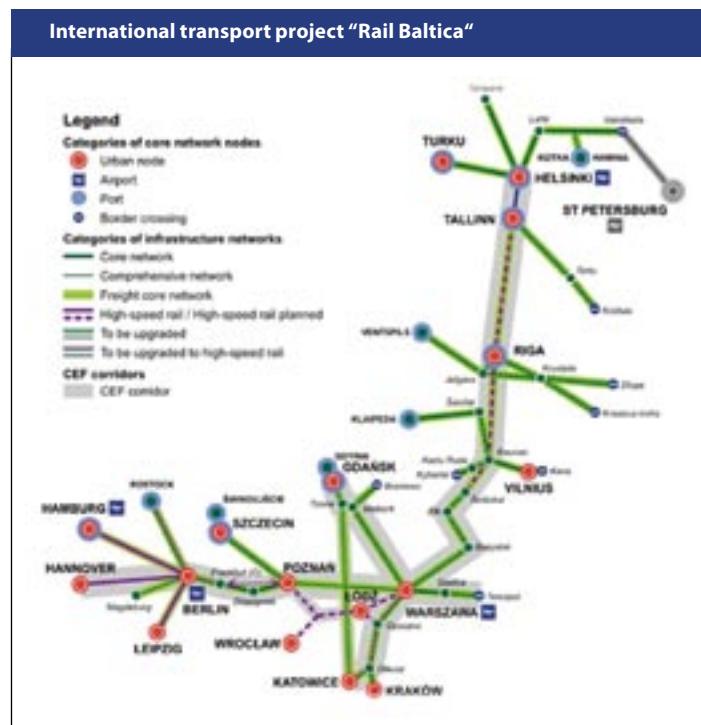
输发展项目，致力于为特别重要的问题提供解决方案，南北方向货流运输激增问题的解决就采用了最生态、经济的交通工具——铁路。

“波罗的海铁路”概况

在波罗的海国家建造欧洲标准铁路线的想法始于九十年代。1993年1月12日，根据立陶宛政府法令，立陶宛欧洲标准铁路局成立。

1997年，在赫尔辛基举办了欧洲运输部长第三次会议，北——南1号走廊被认定为欧洲范围内优先运输走廊。

1999年11月11日欧洲标准铁路线“立陶宛和波兰国家边境—



Marijampole - Kaunas (85.1公里)“建设专项规划解决方案得到批准，根据立陶宛政府1273号法令，未来两条铁路系统的互动连接的专项规划经过了批准的。

2004年4月29日，欧洲议会和欧洲理事会通过884/2004/EC决议，核准了一批重点运输项目名单。在这份名单中，波兰、立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚的铁路项目“波罗的海铁路”包含在27号项目中。

2005年12月在欧盟委员会的倡议下，开始研究整个国际项目的可行性，其目的是——提交并优化铁轨、技术参数及投资建议，以便做出执行决定。

2006年10月26日举行首次“波罗的海铁路”可行性研究，最终报告在维尔纽斯举行，欧洲委员会代表参加。来自欧洲的项目协调员Pavel Telichka和项目组成员国家的代表参加了会议，为研究做准备。

2007年成立的铁路基础设施部门“AB Lietuvos geležinkelis”(立陶宛铁路)设立了中心项目“波罗的海铁路”。

2007年7月，立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚编制并批准实施行动时间表，他们提交收购TEN-T的财政支持请求，根据2007-2013年实施这些行动的计划，在塔林举行的波罗的海国家运输部长会议上，他们同意了有关“波罗的海铁路”项目实施的主要原则。

2009年7月7日交通投资机构和AB“Lietuvos geležinkelis”共同签署了一项协议，是未来执行AB“Lietuvos geležinkelis”项目有关功能。

2009年12月23日根据立陶宛共和国政府1082号法令，以及交通部的倡议，批准了即刻行动计划，该计划必须满足“波罗的海铁路”项目的实施过程。通过这个计划，提出了在不可能的地方构建欧洲现有的宽轨距铁路线，整合欧洲轨道。

2010年4月7日，立陶宛共和国政府通过国家371号法令承认

“波罗的海铁路项目”作为重要的经济项目。

2010年5月10日，第一个“波罗的海铁路”工程在SeStokaiMockava部分开始。

2010年6月，在鹿特丹签署了沿经济联盟国家 - 德国 - 波兰路线运行的、货物铁路走廊沿线8号的运输声明。考纳斯 - 华沙铁路部分，作为一个复合“波罗的海铁路”项目的一部分，成为这条走廊的组成部分。

2010年6月8-9日，在萨拉戈萨(西班牙)举行了“2010 TEN-T时代：建立欧盟跨欧洲交通网络会议”，这是由欧洲委员会倡议的主要网络。在这次会议上，波兰、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚和芬兰各运输部委的代表签署了一份关于“波罗的海铁路”的谅解备忘录，他们强调了继续这个项目的政治意愿，并预见到国家实施该项目的具体义务。

2011年7月29日，“波罗的海铁路”第一部分工程Šeštokai-Mockava已完成建设。

2011年8月11日，展示了第一条穿过Kalvarija Lazdijai路线的铁路在SestokaiMockava的道口部分，出现在建造工程完成之际。

2011年10月，欧洲运输委员会委员西姆·卡拉斯展示了提出的2014-2020TEN-T交通走廊发展计划，“波罗的海铁路”是“亚得里亚——波罗的海”运输走廊的一个优先组成部分。

2011年10月11日，立陶宛共和国议会给予“波罗的海铁路项目”国家重要意义定位。

2011年11月，波罗的海三国(立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚)总理普遍支持由顾问AECON提出的有关独立欧洲波罗的海铁路轨迹可行性研究的结论。

2012年预计将根据准备的技术项目，继续进行“波罗的海铁路”工程的大部分也就是正在发生的标书建设和技术监督工作。



今后的任务—— 发展“绿色交通”



《海》与AB“Lietuvos gelezinkeliai”(立陶宛铁路)货物运输当局主任Stasys Gudvalis就铁路问题交流了观点。

- 为什么选择铁路——它是未来的交通方式吗？

铁路运输——是最生态的运输模式之一，运输货物时燃料的消耗会少10多倍。其与欧盟永久改善的法律制度以及均衡的金融支持的一起发展，为更友好更环保的铁路运输业务创造先决条件，改进了专业技术以及铁路运输与其他运输方式交互的组织机制。作为一种社会因素，生态学是欧盟长期战略在所有类型活动中的优先主题之一。环境的污染是最敏感的问题之一，这一点在生产和运输中显得尤为重要。

- AB“Lietuvos gelezinkeliai”在这一领域所取得的成就是什么？

AB“Lietuvos gelezinkeliai”为沿着克莱佩达-维尔纽斯-明斯克-基辅敖德萨（在伊利西欧埃斯克）线路运行的多式联运穿梭列车“北欧海盗”的成功实施而感到高兴。自2003年初实施以来，尽管最近的经济迟迟放缓，该项目也已经运输了超过37.4万TEU（20英尺集

装箱）的货物，其中包括今年的2.45万TEU。商业和公共部门机构密切合作，制定现代化的管理解决方案，及时并有针对性地在所有这三个国家对进入基础设施和机车车辆停泊区进行投资，才产生这样的效果。规律、基础设施、创新、信息技术、相关机构合作、适当的管理——这一切复杂的组成因素，不仅为照顾生态，保护环境提供了可能性，也允许了为合作伙伴和客户、为我们自己优化时间和财政资源。它有助于其他联运项目——“Säule”开始发展，此项目连接了从中国到比利时的9个国家，“水星”项目，沿着克莱佩达/加里宁格勒州-莫斯科线路运行，“Sestokai快线”——西欧、俄罗斯以及以及独联体国家之间的陆路通道，“维尔纽斯班车”——为其从通过克莱佩达港出口，到达维尔纽斯的货运提供当地物流解决方案。

- 铁路的发展远景是什么样的呢？

- 其远景与基础设施的发展以及他们各级管理过程中的变化相关。

- 基础设施的发展只是关系到公共物流中心项目吗？

- 不只如此。Sestokai散货装卸码头目前正在积极发展，它会在不同的铁路轨距创建可能性，以可操作和方便有效的方式处理散装货物，并确保立陶宛和波兰之间的密切关系。为了加强与波兰的关系，将永久举办双边工作会议，协议的续期和客户端条件正在改善。积极的合作将关注第8走廊的建立和发展，其将通过波兰连接鹿特丹（荷兰）和考纳斯（立陶宛）。

- 什么是公共物流中心项目阶段？

- 技术项目在维尔纽斯和考纳斯的公共物流中心完成，今年将选择承办及建造工程，将要在明年年初春天开始。倡议关注克莱佩达公共物流中心，使用公共和私营部门的伙伴关系来进行发展。在第一阶段，联运码头将建立在Draugyste火车站，将使现有卡车停靠使用更有效。

- 在这些过程中，预计会有什么样的变化？

- 改变不仅是可预见的，他们将在现有的战术水平之下开始被实施

- “一个窗口”的原则下实施，客户以集中化的方式在客户端得到了所有必要的信息，他不需要针对不同服务供应商提供不同服务，战略层面的合作伙伴圈子正在扩大，深入，并正在立陶宛的边界建立和加强新代表办事处的工作。激烈的竞争环境需要这样的变化，这可能会迫使该公司通过从传统的铁路业务货物运输，向复杂的物流解决方案的方向转变，适用于最异想天开的客户的需求。

因此，我们永久地寻找新的发展的可能性，以不断扩大在东部和西部方向的合作伙伴圈子。在东部地区的协调发展，由公司“Plaske”代表本公司在敖德萨进行，并且我们打算在今年秋季建立我们在中国的代表处，并于明年底在俄罗斯和白俄罗斯加强我们的实力。

积极因素引发了多式联运协会成立，以便实施国际项目“东西交通走廊II”(EWTC II) 创建活动。该项目本身执行欧盟波罗的海地区合作计划。东+西“绿色”运输走廊的概念，涵盖了通过立陶宛和白俄罗斯来进行货流运动的南波罗的海国家，货物通过有效的运输方式和高效的互动模式运输到俄罗斯、乌克兰、高加索、中亚、中国和其他远东国家。



复杂的物流解决方案仅通过基础设施的发展是不可能实现的，要非常注重建立国际网络的物流中心——积极的工作在位于意大利的最大的欧洲中心(Interporto Bologna)开展起来，德国(LogistikNetz)，法国(Sogaris)，联运的连接在以下地区创建，立陶宛和斯堪的纳维亚半岛、德国、波兰、白俄罗斯、乌克兰、土耳其、俄罗斯、近东和远东之间，合作开展在海上和陆路运输方面。

- 你提到与科研机构的合作。这种合作的成果是什么？

- 立陶宛多式联运技术平台(LITTP)和AB“Lietuvos gelezinkeliai”之间的合作已经开展了五年，以便及时应对全球经济挑战。很明显，竞争中最重要的因素，除了有效的活动、不同的交通工具、科技成果和最新的技术和物流解决方案的实施，还有有效的互动交通工具。立陶宛多式联运技术平台(LITTP)团结了科学界、国家部门和运输企业组织机构的努

力，来面对这些挑战。

AB“Lietuvos gelezinkeliai”很高兴该公司参与了LITTP活动，对很多重要成果和先进的解决方案产生了很大的影响。其中通过LITTP的项目之一，是该多式联运列车“北欧海盗”，这是公认良好做法的例子，在2009年就得到了“从A到B多式联运一体化运输货物的最好服务”EIA奖提名。

最近，公司正在加紧与科学家合作，配发越来越多的资金来为公司执行必要的研究。仅今年以来获配发超过一百万立特。同时根据欧盟的金融支持计划，如“马可·波罗”项目、“内陆港”和“铁路波罗的海增长走廊”(RBGC)项目，使公司成为国际项目的积极参与者。与科学家以及项目伙伴的合作提高了公司专家在国际运输市场持续合作的技能。要注意的事实是，在国际项目中发现了整合所有的物流流程和信息系统工作的重要性与在这个过程中的特殊作用。例如，在维尔纽斯公共物流中心讨论了通过整合管理、技术和会计流程来安装信

息系统、使信息系统的相互作用参与到其他公司物流过程中进行的可能性。用户可能会是物流中心的管理人员、成立的运输服务公司、货主、公司以及以其他运输方式参与相互作用的其他有关人士，来互相对接。LITTP可能会被用于创造这样的信息系统，以此主题与IT专家一起举办论坛，邀请已经实施了最先进的物流解决方案的公司代表分享他们的知识等，可以预见这将扩大这些项目的国际合作伙伴圈子，因为它是欧盟资助的项目。

- 你希望运输和物流市场的其他参与者得到什么？

展望未来，寻找新的替代品，在竞争激烈的全球经济中富有社会责任感，我们邀请所有参与者进行合作，共同发展“绿色”交通运输和物流市场。

- 谢谢你接受我们的采访。

Jurga Aleksaite



AEROSVIT – is an actively developing company between East and West

Here is an interview with the first deputy director general for commercial affairs of the company Aerosvit Mr. Anton MATTIS.



– Air-company Aerosvit is operating direct flights Vilnius-Kiev for more than two years already. Tell us please, what is the peculiarity of Lithuanian market to your mind?

– The Lithuanian market is rather unique and special. On the one hand, it can be characterized by its dynamic growth in all parameters practically, including the intensiveness of flights and passenger flows. The official statistic data of international airport Vilnius confirms it. On the other hand, it significantly differs from other European markets including the neighbouring markets of Latvia and Estonia. There are no national carriers and the impact of low cost air-companies is clearer seen. In Lithuania low cost companies control the greater part of the market than in the neighbouring countries. At the same time, they first of all are oriented towards Western directions when the demand for the flights to Asia, Near and Far East and CIS countries – is growing much quicker in Lithuanian market than the supply. All this create good opportunities for intensive competition.

Within the framework of Aerosvit route network, we stress the increased interest to such Lithuanian transfer directions of flights (via Kiev) as Tel-Aviv, Tbilisi, Almaty, Astana, Athens, Dubai and Istanbul.

We also have separate plans for the development of in-coming tourism to the Republic of Lithuania from CIS countries, as Lithuania is unique by its natural and recreational resources. It can be proved by the popularity of Lithuanian resorts among the inhabitants, for example, of Near and Middle East.

– What type of airliner is used on the line Vilnius-Kiev?

– At the beginning of the flights Vilnius-Kiev, from March 2010, we used different types of planes for the investigation of market potential. Presently, using the rotation principle, we use the airplane ATR72, that Danish Air Transport A/S, our reliable partner, gives to Aerosvit. Until May 2012 we used on this route the plane of the air company Qimber Sterling, recalled due to the bankruptcy of the carrier. By the way, it made no impact on our future plans for the development of the line.

– Hasn't the air-company got enough fleet of its own? What induces you to use the services of carriers-partners?

– Aerosvit is an actively developing company and presently it owns 29 medium and long-distance company Boeing planes. From the point of view of efficiency, it is not usual in the aviation to collect fleet of different producers' techniques. And the optimal capacity for the line Vilnius-Kiev, as practice has shown, is about 70 seats per flight, and it allows maintaining comfortable Schedule – 2 flights per day. Therefore, for the exploitation of the route we attract the planes of ATR72 type, and the air-company-exploiter operates them itself. By the way, speaking about the demand in Lithuanian market, we should be happy to introduce our own airliners Boeing 737 to the line with 100 seats capacity.

– What are the future development plans of your air-company? Are you anticipating the winter season with confidence?

– Air-company Aerosvit has taken the route of further development and increase of competitiveness; therefore, we are intensively renewing our airliners park. So, during a short period of time, March-July this year, the company has attracted 6 new generation planes to the routes, four of them – 2 Boeing 737-800 NG and 2 Boe-

ing 737-700 NG – we took on a long-term operational leasing. Two planes Embraer 190 came to Kiev on order from our alliance partner – company Dnepravia, which is specializing in the exploitation of airliners of Brazil airliners-building concern. But both planes are dedicated to fly under the call of Aerosvit, so from Brazil plant Embraer they joined the fleet of Aerosvit. In this way our routes are served by the youngest and the most efficient air-fleet among the biggest Ukrainian air-companies. In 2013-2016, we are expecting nine more Boeing Next Generation 737 and three Embraer 190 planes. On the whole, during the coming 5 years we intend to fully renew our medium distance park due to the new generation planes.

– Thank you for the answers.

Interviewed Mykolas Uzmedis

The company Aerosvit was founded in 1994. Now it is the biggest Ukrainian air-carrier. It serves more than 80 international airlines, including 6 transcontinental ones – to New York, Toronto, Beijing, Bangkok and Ho Chi Minh, and also transports passengers to the biggest administrative centres of the Ukraine – Dnepropetrovsk, Donetsk, Odessa, Simferopol, Kharkov, Lvov and Ivano-Frankovsk. ■

Broaden your horizons with AeroSvit!

Choose your own Destinations



from Almaty:

- Tel Aviv from 392 EUR
- London from 528 EUR
- Kiev from 281 EUR

from Astana:

- Tel Aviv from 605 EUR
- London from 640 EUR
- Kiev from 281 EUR

from Karaganda:

- Tel Aviv from 506 EUR
- London from 604 EUR
- Kiev from 536 EUR

from Vilnius:

- Tel Aviv from 280 EUR
- Karaganda from 689 EUR
- Almaty from 558 EUR
- Astana from 598 EUR
- Beijing from 588 EUR
- Aktau from 676 EUR

from Beijing

- Tel Aviv from 888 EUR
- Kiev from 672 EUR



www.aerosvit.com

Rodūnios kelias 2,
Vilnius, Lithuania
phone: +370 5 232 9 274
e-mail: aerosvit@ticketing.lt



Aerosvit——一个 在东方与西方之间 积极发展的公司

采访Aerosvit公司商业事务第一副主任Anton Mattis。



- Aerosvit航空公司运行维尔纽斯到基辅的直飞已经两年多。请告诉我们，在您的印象中立陶宛市场的特殊性是什么？

- 立陶宛的市场相当独特和特殊。一方面，它具有几乎所有参数强劲增长的特点，包括密集的航班和旅客流量。国际机场“维尔纽斯”的官方统计数据证实了这一点。另一方面，它明显不同于其他欧洲市场，包括邻国拉脱维亚和爱沙尼亚市场。没有国家运营商而且低成本航空公司的影响显而易见。在立陶宛，成本低的公司控制着周边国家更大的市场。与此同时，他们首先是发展面向西部方向的航班，以便到亚洲、近东、远东和独联体国家——立陶宛市场的供应需求增长更快。激烈的竞争创造了良好的机会。

在Aerosvit航线网络的框架中，我们强调的利益点不断增加，如立陶宛通过基辅向下列方向传输：特拉维夫、第比利斯、阿拉木图、阿斯塔纳、雅典、迪拜和伊斯坦布尔的航班。

我们也有来自独联体国家，去立陶宛共和国各自旅游的未来发展计划，立陶宛拥有其独特的自然和娱乐资源。这可以由立陶宛胜地在居民中的流行程度来证明，例如，在近东和中东。

- 在维尔纽斯 - 基辅用的是什么类型的客机？

- 在维尔纽斯 - 基辅的航班，从2010年3月开始，我们使用了不同类型的飞机来进行市场潜力的调查。目前，使用轮换原则，我们使用ATR72类型飞机，丹麦A / S航空运输公司是我们Aerosvit值得信赖的合作伙伴。直到2012年5月，我们在这条航道上使用Qimber Sterling航空公司的飞机，这是由于运营商破产的原因。顺便说一下，这并没有影响我们未来线路的发展计划。

- 航空公司自己没有足够的航运队伍吗？是什么导致您使用合作伙伴运营商的服务呢？

- Aerosvit是一个积极发展的公司，目前公司拥有29架中长途波音飞机。从效率的角度来看，收集不同技术生产者的航空运输队伍在航空业并不常见。实践证明维尔纽斯-基辅线的优化能力约为每个航班70个座位，并允许保持舒适的时间表 - 每天2个航班。因此，对于开发的路线，我们吸引ATR72类型的飞机，航空公司拥有者自身来经营。顺便说一下，针对立陶宛市场的需求，我们应该高兴地介绍我们自己的飞机波音737航线，它有100个座位。

- 什么是您航空公司的未来发展计划？您在运输业的冬季有信心吗？

- 航空公司Aerosvit采取进一步途径来发展和提高竞争力，因此，我们正在加紧

更新我们的飞机场。在很短的一段时间里，今年3月-7月，该公司已经吸引了6架新一代飞机来到航线，其中有- 2架波音737-800 NG和2架波音737-700 NG - 我们将花很长时间来经营租赁。两架来自我们联盟合作伙伴公司Dnepavia 的飞机来到基辅——这家合作伙伴是巴西航空工业公司，专门关注并从事开发飞机和巴西飞机场建设。这两种飞机都将在Aerosvit安排下飞行，也就是说来自巴西的工厂巴西航空工业公司加入了Aerosvit的航空队伍。这样，我们路线的航空队伍就由最年轻、最有效、是乌克兰最大的航空舰队组成。2013-2016年，我们预计有9架新一代波音737和3架Embraer 190飞机的到来。从总体上看，在未来5年中，我们打算全面更新我们的中距离飞机场以便迎接新一代飞机。

- 谢谢您的回答。

Mykolas Uzmedis

Aerosvit公司成立于1994年。是乌克兰现在最大的航空公司。它提供超过80条国际航线，包括6条跨洲航线，以便到达纽约、多伦多、北京、曼谷、胡志明市，也运送乘客去那些乌克兰最大的行政中心——第聂伯罗彼得罗夫斯克、顿涅茨克、敖德萨、辛菲罗波尔、哈尔科夫、利沃夫以及伊万诺 - 弗兰科夫。



eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

2013

3rd Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition

In conjuction with conferences & seminars...

07-09 MARCH 2013

Istanbul 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

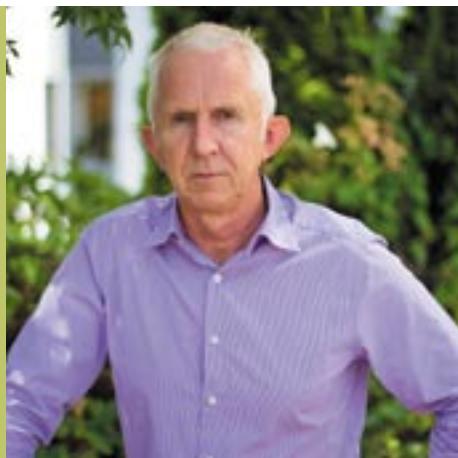


Люди игнорируют дизайн,
который игнорирует людей

Химеро

Ваш дизайнер по интерьеру
Лорета Таллат-Кялпшене

Тел.+370 615 313 79
Эл. почта: loreta@2cm.lt
Skype: loretatk
www.2cm.lt



Jim Clark: „Integration is a key to global culture“

**The Guest of International business magazine JŪRA MOPE SEA,
chairman and owner of the Canadian College of English Language
Jim CLARK.**

- There are schools all over the World, which host International students. Canadian College of English Language (CCEL) has taught students from 50 countries. How would you differentiate your language school from others, and what is special about it that appeals to students?

- We spend a lot of time doing research and development of our curriculum and programs to ensure they are current, get maximum use of modern technology, and motivate the students to study and communicate in English. Communication is changing and education must keep up to date. More and more we communicate by keyboard and screen and language curricula and teaching methods must prepare students for this.

- What is your educational concept at CCEL?

- If students are motivated to study a language they will study harder, use the language outside the classroom and learn much faster. We try to keep all the learning material relevant and the teaching methods appropriate to students of today. What worked 20 years ago will not necessarily motivate and stimulate a student now so we believe strongly in keeping things current. Motivation is everything.

- Recently, much of attention is given to globalization and countries' integration with global economy in areas of business, education, science, politics, art and culture. What is your personal opinion on integration?

- The business world has adopted English as the prime method of communication. Computer technology has done a lot towards this. It is essential that all those involved in international business of any kind are fluent in communication in English, in particular through keyboard and screen. Internet is creating a global culture and new ideas in all facets of our lives are more and more being created and distributed through the internet and in English. The political revolutions in the Middle East are an example of this. More and more people get their facts, news, information and ideas from the internet and not from TV, newspapers and radio and more from international sources than local. Integration is a key component of the internet global culture.

- What would you say about future trends in education 5 to 10 years from now?

People will move away from books towards technology for delivery of information and education will be forced to follow. Education will always be most effective when teacher based but the use of technology for virtual classrooms, interactive lessons, and especially for access to learning material, will become the norm. Education will move more towards career preparation as opposed to learning for the sake of "being educated" and having a title. What you have learnt and how you learnt it will gain higher importance. Economic shifts and competition for jobs will be the main driving force in this.

- CCEL has branches in several countries around the world. What are the prospects for further development?

Through our internet based curriculum, which has replaced books with computers but still remained teacher based, we expect rapid expansion throughout the world. We currently have our curriculum being taught on 17 uni-

versity, college and school campuses around the world and we expect that to grow to 100 by the end of 2013 and 200 by 2014. More and more universities around the world have guest lecturers and operate virtual lectures from international campuses - often in English. As a result teachers and university administrators having been looking for programs like ours for some time.

- How do you build your Global business and educational networks?

We have 5000 students each year attending our programs in North America and each of those students return to their countries and they have told the CCEL story, built our reputation and allowed us to expand our networks and operations globally. In this new internet and social media age, good news travels fast.

- Thank you for the interview.

- My pleasure.

By Aleksandr Galunenko





吉姆·克拉克：“整合是全球文化的关键”

**加拿大英语语言学院主席暨拥有
人吉姆·克拉克做客国际商业杂志
《海》。**

- 在世界各地都有招收国际生的学校。加拿大英语语言学院 (CCEL) 教导着来自50个国家和地区的学生。与其他语言学校相比较，贵校吸引学生的特别之处在哪里？

- 我们花了很多时间做我们的课程和方案，以确保其紧随当前研究和发展，我们最大限度地利用现代技术，并激发学生在学习和交流过程中都使用英语。通信正在改变，教育必须跟上。我们越来越多地通过键盘和屏幕跟学生沟通，语言课程和教学方法必须为学生提供这方面的准备。

- 您在CCEL的教育理念是什么？

- 如果学习一种语言是学生的动机，他们会更加努力地学习，他们在课堂以外使用语言以便学习得更快。我们尽量保持学生所有有关学习材料和教学方法符合当今社会的发展。20年前有效的激励方式并不一定能够激励和激发现在的学生，所以我们坚信要与当今社会保持一致的发展步伐。动机就是一切。

- 最近，许多关注聚集到经济全球化以及国家随全球经济一体化，其领域主要涉及商业、教育、科学、政治、艺术和文化等领域。对于一体化，您的个人意见是什么？

- 商业世界已采用英语作为沟通的主要方式。对于这一点计算机技术已经做了很多贡献。流利的英语对于任何形式，特别是通过键盘和屏幕的沟通所参与的那些国际商业活动必不可少。互联网正在我们生活的各个方面开拓新思路，创造一种全球性的文化，并通过英语和互联网越来越多地创建和分发。中东的政治革命就是这样一个例子。越来越多的人从互联网上而不是从电视、报纸和电



台获得比当地新闻更真实的国际消息、信息和想法。整合是全球互联网文化的重要组成部分

- 对于未来5到10年的教育趋势，您怎么看？

人们将摆脱书本，走向技术，提供信息和教育的机构将被迫跟进。教育永远是最有效的，老师是基础，技术虚拟教室，互动经验教学，尤其是对学习材料的使用，将成为一种常态。教育将为走向职业生涯做准备，而不是为了“受教育”而受教育。你所学到的，以及你如何学会将具有更高的重要性。经济的变化和就业市场的竞争在此将是主要推动力。

- CCEL 在世界各地的几个国家有分支机构。其进一步发展的前景是什么？

我们期望通过我们的网上课程，用电脑书籍取代纸质书本，但仍然以教师为基础，在世界各地迅速扩张。目前，我们

授课于世界各地的17所大学、学院和学校校园，我们预计，到2013年底增长到100所，到2014年底增长到100所。世界各地越来越多的大学邀请客座讲师并且在国际校园进行虚拟讲座——往往用英语进行。因此教师和大学行政人员一直在不断寻找像我们这样的项目。

- 您如何建立您的全球业务和网络教育？

每年在北美有5000名学生参加我们的项目，每个返回自己国家的学生，会讲述他们在CCEL的故事，建立我们的声誉，使我们能够扩大我们的全球网络和业务。在这个新的互联网和社交媒体时代，好消息传得快。

- 谢谢您接受我们的采访。

- 我深感荣幸。

Aleksandr Galunenko





„Transport logistic China“ (Shanghai, China): international cooperation and logistics development

In June 5-7 in Shanghai (China) there took place the 5th international exhibition of logistics, telematics and transport „Transport logistic China“ and „Air Cargo China“ organized since 2004.

The event which is one of the most prominent international events in Asia, is organized by the company „Messe München International“, and it takes place every second year, and in alternate years the same company in Munich (Germany) organizes a world-wide exhibition „Transport logistic“.

„Transport logistic China“ – a market leader

This year in the Shanghai New International Expo Centre (SNIEC) with the area of 22 thousand square meters there presented their production and services 490 exponents from 42 countries. They demonstrated the most efficient novelties in the movement of the world goods and the most optimal logistics solutions.

Check Republic, France, Germany, Italy, Latvia, Lithuania, Malaysia, Russia and the USA presented their transport strategy and logistics knowledge at their national stands.

Malaysia and the USA participated with their national stands for the first time at this exhibition. On this occasion there made a report the trade commissar of Malaysia general consulate on behalf of the delegation of Malaysia Mansor Shah Wahid and he assured that the global level participants who had gathered there form a lot of Asian companies was a very suitable platform for the development of Malaysian business.

China played an important role in this year transport and logistics event. Out of 490 participants of the exhibition, 167 companies represented China, the country which has appeared at the top of the growth of economics. Germany, Italy, Russia, USA and France were the countries that sent a lot of participants to the exhibition after China.



„EWTCA China Forum“ – cooperation perspectives

The chairman of Shanghai modern services federation Zhou Yupeng stressed at the opening ceremony, that the 5th international exhibition was following the statement from the very successful beginning to strengthen international business cooperation and induce the development of Asian transport and logistics. State Secretary of the Ministry of Transport, Construction and Urban development of the German Federation Andreas Scheuer said that the partnership between Germany and China, it meant between Europe and Asia, had made one more step forward. Growth rates evidently show that the exhibition „Transport logistic China“ is a leader of this market.

„Air Cargo China“ – rapid growth rates

This year the exhibition „Air Cargo China“ expanded by 30 percent, and it presented new possibilities and new participants. Luxembourg „Luxair“, Singapore „Changi Airport Group“, Oman „Oman Air cargo“ and other companies appeared at this exhibition for the first time.

Logistics director of Singapore economic development board Kelvin Wong noted that during the last decades there had significantly increased the trade boom of Asia. This tendency remains and continues. Asia is becoming not only the world biggest producer but also the biggest market of consumption. K. Wong stressed that Singapore appeared in a crossroad of Asia in this supply chain. The country is ready to rapidly and flexibly react to the market changes.

As the head of business development department of „Air Bridge Cargo Airlines“ Vasiliy Boryshev said, this exhibition was an excellent opportunity to meet the clients from China, Hong Kong, Singapore and make new partnership relations as their company developed the main business activities in China.

More than 15 300 people from 73 countries visited the exhibition. The indices are better by 11 and 12 percent respectively comparing to the exhibition of 2010.

Statistics clearly shows that transport and logistics industry recognizes China potential which proposes more and more business possibilities and professional services of China and foreign logistics specialists, said the executive director of „Messe München International“ Eugen Egetenmeir during the opening ceremony of the exhibition.

The head of one of the world leading exhibition organizing companies stressed that those two exhibitions at a time presented the whole logistics chain of land, air and water transport and it was the most important transport and logistics event in Asian market. In the opinion of E. Egetenmeir, all the expectations of the organizers were completely fulfilled.

During the days of the exhibition there took place several conferences, seminars, presentations, round table discussions and they were organized by China, German and Lithuanian business structures.

The international association EWTCA (East-West transport corridor) founded in Lithuania organized a conference in Shanghai „EWTCA China Forum“.

The president of the association, adviser to the Prime Minister of the Republic of Lithuania Algirdas Sakalys presented at the conference the activities of EWTCA as well as the possibilities of this transport corridor in inducing cooperation between Europe and Asia. A well-known expert of Asian business Mark Millar, the representatives of China shipping company COSCO, Karlshamn port of Sweden, Belarus and Mongolia companies, USA Department of Justice, heads of Klaipeda State Seaport, „Lithuanian railways“ and „VPA Logistics“ made reports at the conference.

„By developing Lithuanian transport infrastructure we implement modern information systems and induce the interaction of different modes of transport necessary for the efficient transportation of cargo. We are ready to render high quality transport services, therefore, we see great perspectives for the development transport projects connecting the Baltic Sea region with Asia and other regions belonging to East-West transport corridor“, – said the Minister of Transport of Lithuania Eligijus Masiulis at the forum.

The Minister of Transport of Lithuania presented to the representatives of China railways the container train „Saule“ which started to run between China and Europe in the end of last year, the network of new public logistics centres being created in Lithuania, possibilities of Klaipeda port and the implementation process of international project „Rail Baltica“.

„Lithuania is a new and reliable transit country for China companies when transporting goods to West Europe and back. We wish to strengthen cooperation with China, increase cargo flows as it is useful for Lithuanian transport companies“, – said the Minister of Transport of Lithuania.

„Under ample movement of goods between China and Europe the present market share of railway transports does not satisfy us. The strategic goal of China railways – is to increase the volumes of transportation using regular container train lines“, – said the Vice Minister of China railways Hu Yandong.

The countries agreed that transporting cargo via Lithuania by the train „Saule“ the cooperation with China state company „China Railway Container Transport Corp“ would be carried out.

The next „Transport logistic China“ event will take place in Shanghai in June 17-19 2014.

“亚洲物流双年展”(中国上海)：国际合作和物流发展

6月5日至7日，第五届中国国际物流、交通运输及远程信息处理博览会即“亚洲物流双年展”以及“中国航空货运博览会”在上海（中国）举办。此展览始于2004年。

作为亚洲最重要的国际活动之一，展览由“慕尼黑国际博览集团”公司主办，每两年举办一次，同一家公司隔年在慕尼黑（德国）举办世界范围“运输服务”展览。





“亚洲物流双年展”—— 市场领导者

今年在上海新国际博览中心(SNIEC)2.2万平方米的展馆中有来自42个国家的490个展商展出了他们的生产和服务。他们表现出在运输世界货物上的最高效创新以及最优化的物流解决方案。

捷克共和国、法国、德国、意大利、拉脱维亚、立陶宛、马来西亚、俄罗斯和美国本次在他们的国家展位上展出了他们的运输策略和物流知识。

与会的马来西亚和美国本次是第一次在展会中展出本国的展位。在此之前，马来西亚总领事馆贸易委员代表马来西亚曼索尔·沙阿·瓦希德代表团作了一份报告，他确定，很多亚洲公司全球级别的人都作为参与者聚集于此，这形成了一个非常适合马来西亚业务发展的平台。中国在今年的运输和物流活动中发挥了重要作用。在490家参与者之中，167家企业来自中国。这个国家已经出现在经济增长的顶部。德国、意大利、俄罗斯、美国和法国在中国之后派遣了很多与会者参加展览。

上海现代服务业联合会会长周禹鹏在开幕式上强调，第五届国际展览与其非常成功的开场声明一致，加强国际业务合作，促进亚洲运输和物流发展。

德国城市发展、建筑和联邦运输部国务卿安德烈亚斯·朔伊尔说，德国和中国之间的伙伴关系，意味着欧洲和亚洲之间的关系有了进一步的增长。增长率明显表明，“亚洲物流双年展”是这个市场的领导者。



“中国航空货运博览会”—— 快速增长

今年的展览“中国航空货运博览会”规模扩大了30%，并提出了新的可能性，增加了新的参与者。卢森堡的“卢森堡航空”，新加坡的“樟宜机场集团”，阿曼“阿曼空运货物”和其他公司在本次展会首次出现。

新加坡经济发展局物流总监黄天佑指出，在过去的几十年中亚洲的贸易繁荣有显著增加。这种趋势仍然持续。亚洲不仅正在成为世界上最大的生产商，也是最大的消费市场。黄强调，新加坡出现在这个亚洲供应链的十字路口。该国迅速准备灵活地应对市场变化。

“空桥货运航空公司”业务开发部负责人Vasiliy Boryshev说，本次展览是一个会见来自中国、香港、新加坡客户并建立新的伙伴关系的极好机会，有利于他们公司在中国开展主要业务活动。

来自73个国家的15 300多人参观了展览。同比2010年展览该项指数分别增长了11%和12%。

“统计清楚地表明，运输和物流业认识到中国的潜力，为中国提出了越来越多的商业机会和国外物流专家的专业服务，”慕尼黑国际展览集团执行总监Eugen Egetenmeir在展览开幕式上这样说道。

一个世界领先的展览组织公司的负责人强调，这两个展览同时介绍整个陆运、空运和海运的物流链，是亚洲市场最重要的运输和物流活动。在组织者E. Egetenmeir看来，所有期望都得到了实现。

“EWTCA中国论坛”——合 作前景

在展览期间，由中国、德国和立陶宛的业务单位组织举办了几次会议、研讨

会、演讲和圆桌讨论会。

在立陶宛成立的国际协会EWTCA(东西交通走廊)在上海组织了一次“EWTCA中国论坛”会议。

协会主席、立陶宛共和国总理顾问Algirdas Sakalys在会议上展示了EWTCA活动以及运输走廊的可能性，这引起欧洲和亚洲之间的合作。亚洲业务的知名专家马克·米勒、中国船公司中远代表、瑞典Karlshamn港口、白俄罗斯和蒙古公司、美国司法部、克莱佩达国家海港负责人均在会议上做了报告。

“通过开发立陶宛运输基础设施，我们实现现代化的信息系统并引导高效的货物运输所需的不同运输方式的互动。我们准备提供高品质的运输服务，因此，我们看到了发展交通运输项目连接波罗的海地区与亚洲和其他地区的伟大前景，这属于东西方运输走廊范围”，立陶宛运输部长Eligijus Masiulis在论坛上说。

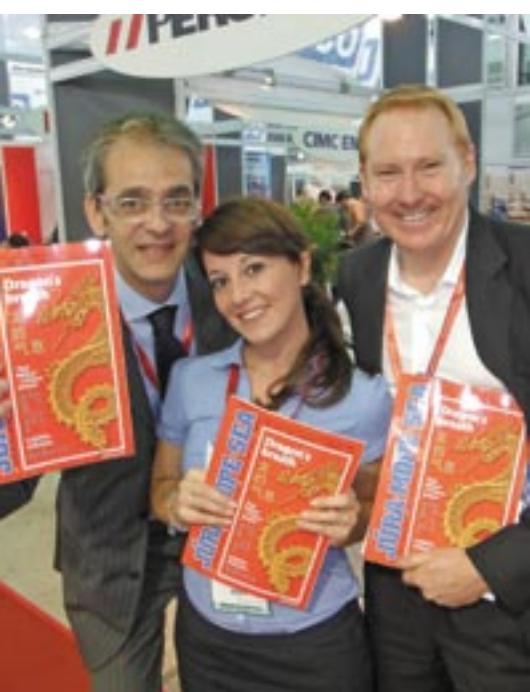
立陶宛运输部长介绍了中国铁路集装箱专列的代表“Saule”去年年底开始在中国和欧洲之间运行，新的公共物流中心网络在立陶宛建立，克莱佩达港口可能实施国际项目“波罗的海铁路”，正在酝酿过程中。

“对于中国公司运送货物到西欧并返回，立陶宛是一个新的并且可靠的过境国。我们希望加强与中国的合作，增加货物流量，因为这对立陶宛运输公司是有用的”——立陶宛运输部长说。

“在中国和欧洲之间货物充足流动，目前铁路运输的市场份额并不能满足我们。中国铁路的战略目标是——要使用定期集装箱列车线，增加运输量。”——中国铁道部副部长胡亚东说。

各国一致同意，将开展通过立陶宛货物运输一条龙“Saule”与中国国有企业“中国铁路集装箱运输公司”的合作。

下一届的“亚洲物流双年展”活动将于2014年6月17-19日在上海举行。■





OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

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

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



Tel/Fax: 86-411-82649832 • E-mail:info@ebizchina.net

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



„TransCaspian 2012“

(Baku, Azerbaijan)



Azerbaijan is a country via which there passes the shortest way from Europe to Central Asian, Near and Far East countries. Via Azerbaijan there passes transport corridor TRACECA as well as road and railway route of North-South, connecting the Black and the Caspian Sea. Azerbaijan is an important junction of integrated transport system "Europe-Caucasus-Asia (TRACECA).

In this way the organizers „Iteca Caspian LLC“ and „ITE Group PLC“ of international exhibition „TransCaspian 2012“ that took place in Baku, presented Azerbaijan. This transport and logistics exhibition existing for 11 years already is considered as a key from the gates between Europe and Asia.

Minister of Transport of Azerbaijan Zija Mamedov, opening the exhibition, stressed its importance to the integration of the country into the global economics and to international cooperation.

118 participants from 15 countries took part in „TransCaspian 2012“. 1804 visitors came to it.

During three days of the exhibition there took place the active working process when the participants proposed their goods and services and new technological solutions.

Quite a lot of proposals were submitted to railway transport. Italian machine and installations project designing and production company „La Falko“ presented the modernization project of electrified railway lines. Russian company „Transmashholding“, which is cooperating with Azerbaijan for several years, presented the new wagon series of metro meeting the world standards. The companies „Promelectronics“ and ALSTOM proposed a complex of Azerbaijan railway infrastructure modernization solutions. German company „Siemens“ together with Azerbaijan company ATEF, presented the project of railway electrification section Baku-Tbilisi. Ukrainian state cargo transportation company „Transport logistics centre of Ukraine“ discussed the inducement of cargo flows perspectives with Azerbaijan railways between the two countries.

New Baku international seaport with 20-30 million ton capacities was presented at the exhibition and the port construction is going to be completed in 2015.



Poti and Batumi seaports (Georgia) as well as Liepaja and Ventpils seaports (Latvia) demonstrated their capacities.

About 40 percent of exposition area was occupied by the novices of the exhibition, including German logistics services company „BTG Internationale Spedition GMBH“, Russian companies „RusAgroTrans“ and „SDS-Mash“ and others.

Latvia and Croatia presented their national stands at the exhibition as well.

„BaltTechnika“ and „TransBaltica“

(Vilnius, Lithuania)



In May 22-23 in Vilnius, in the capital of Lithuania there took place the exhibitions where the potential of the Baltic engineering industry and transport business were presented.

The Minister of Economy of Lithuania Rimantas Zylis opened the exhibition and he noted that the exhibition „BaltTechnika“ has brought together more than 140 companies from different countries and it is one of the most important events introducing with the potential of engineering industry in Lithuania. There take part the companies most susceptible to innovations and actively looking for links between business and science.

They presented modern technologies, equipment, materials, solutions for use of alternative energy, electronics and electro-techniques, automation innovations and „green“ energy ideas.





In order to draw attention that Lithuanian industry may create original and competitive products, the organizers of the exhibition „BaltTechnika“ organized an invention contest for the first time. 12 Lithuanian inventors presented 18 patented inventions.

Transport, logistics and telematics exhibition „TransBaltica“ that took place at the same time, was not inferior to the exhibition of „BaltTechnika“. Future challenges were presented there: cost-effective and innovative transport, intellectual transport systems and smart technologies.

The exhibition „TransBaltica“ which is organized every second year brings together participants of transport and logistics market of Lithuania and neighbouring countries that are interested in Lithuanian transit potential. 64 companies from Lithuania, Poland, Estonia, Finland, Russia, Germany and Belarus took part in the exhibition this year. Important transport sector problems were discussed at the conferences organized during the exhibition.

„TGC 2012“ (Turkmenbashi, Turkmenistan)

In May 23-24 in Turkmenbashi on the coast of the Caspian Sea there took place the 3rd international Turkmenistan gas congress which united more than 500 delegates from 150 institutions, companies and organizations from 32 countries of the world. More than 50 reports were made there. The representatives from European Commission, USA, Great Britain, India, Pakistan, Afghanistan, Azerbaijan, Uzbekistan, Korea, the Netherlands, Malaysia, China, Norway, France, Japan, Denmark and the heads of the ministries and institutions, leading specialists of other countries and diplomats of foreign countries took part in the congress.

The President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimukhamedov honoured the forum by his letter where he expressed his belief that the event would give new dynamics for the development of oil industry, exploration of Turkmenistan minerals and mining in the Caspian Sea and in the hinterland of the country. In his letter G. Berdimukhamedov draw attention of the representatives of oil and gas business to deeper exploration of huge Turkmenistan hydrocarbon resources, strengthening of international cooperation, preparation of long-term international programs and their efficient implementation.

International TAPI Project received quite a lot of interest.

According to the data of „Regnum.ru“ the biggest gas deposit of Turkmenistan is Galkynysh where 13,1-21,2 trillion cubic metres of gas will become the base of raw material for the gas pipeline Turkmenistan – Afghanistan – Pakistan - India (TAPI) . The projected gas pipeline of 1735 km in length will go via Herat and Kandahar cities of Afghanistan, Quetta and Multan – Pakistan and will reach the final point Fazilka at the border of India and Pakistan.

During the forum the countries discussed the project implementation perspectives and signed some agreements. A memorandum was signed



between Afghanistan and Turkmenistan concerning mutual understanding and long-term cooperation in the gas field.

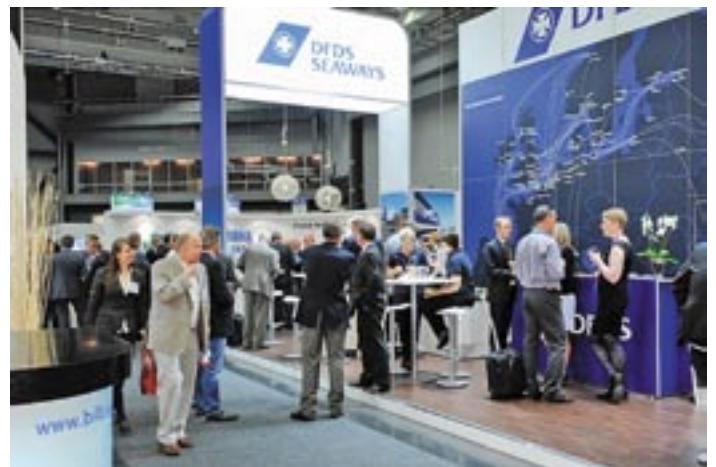
The next step of the project participants will be to attract partners and investors for the construction of gas pipeline and exploitation. The USA, Russian and Ukrainian companies have already expressed their interest in this project the total value of which is 7,6 billion USD.

It is planned that after completion of the project, TAPI gas pipeline will be able to supply up to 90 million cubic metres of natural gas.

According to gas resources Turkmenistan is in the 4th place in the world after Russia, Iran and Qatar.

Turkmenistan gas resources – 15-20 trillion cubic metres, oil – 1,5-2 billion tonnes. South Yalatan-Osman and Yashlar group of deposits make from 4 to 14 trillion cubic metres of gas and 300 million tonnes of oil and it is in the 4th place in the world.

„Ro-Ro 2012“ (Gothenburg, Sweden)



Gothenburg again proved that it was a successful place for the organization of ro-ro conferences as Mårten Carlquist, CEO of North Sea RoRo said about the international conference and exhibition „Ro-Ro 2012“ that took place in June 22-24 in Sweden.

The participants of the event were happy that during three days they had the opportunity not only to comprehensively discuss at the seminars and working groups, but also to evidently acquaint with the work practice of the terminals. The host port, the Port of Gothenburg invited visitors to tour the Älvborg Ro/Ro port and APM Terminals and visitors could also take advantage of the Training Zone, a new feature designed to provide information for visitors looking to develop their knowledge and skills in the sector.

Next Ro-Ro event will take place in 2014.

“TOC Container Supply Chain: Europe 2012“ (Antwerp, Belgium)

TOC events usually draw attention of professionals. No exception was the international exhibition and conference that took place in June 12-14 in the capital of Belgium.

500 delegates and speakers took part in the event; there were 700 participants of the exhibition and 1200 visitors from more than 70 countries. ▶



Cargo owners, 3PLs, carriers and ports stress need for genuine interaction to improve container supply chain performance.

For many years the UK's largest clothing retailer, M&S is fast developing into an international operation with over 370 stores globally and focus on emerging markets, a strategy that will require a major restructuring of its global supply chain. It currently sources from 750 factories with 300 suppliers globally. Jason Keegan, Head of Logistics, Marks & Spencer, maintained that complex supply chains not only need higher service levels from carriers, but genuine interaction with all stakeholders in the logistics process. He questioned why the shipping industry could not deliver better reliability and highlighted rapidly fluctuating freight rates and service changes/closures with little or no notification as further evidence of less than optimal customer service.

Keegan added that he would like to sit down with ports and terminals to understand better how factors such as terminal handling charges are calculated, adding that the traditional attitude that cargo owners have no interest in ports is wrong. "The reality today is that shippers are as much the ports' customers as shipping lines."

Freight rate volatility was a common concern expressed throughout the conference. Luc Jacobs, Senior Vice President of Ocean Freight/ Global FCL at DHL Global Forwarding, said that the wildly fluctuating rates seen in the market recently had become destructive, undermining the stability and quality of service. "We believe that a 3PL can gain more in a stable market and where we will get margins out of this by providing additional services to our customers."

One solution raised by Jacobs and others was the development of index-linked contracts between carriers and their customers. Alexandre Gallo, Vice President Intermodal, CMA CGM, agreed that the use of contracts linked to indices such as the Shanghai Container Freight Index or the World Container Index - now starting to be introduced on the transpacific trade - would bring additional stability. "We simply cannot sustain a situation where the rate is this high one day and this low the next. Shippers need to understand that we cannot survive in a market of such variations," said Gallo.

Michel Marsboom, Trade and Marketing Manager at Maersk Line Benelux, argued that there was real value for shippers and cargo owners in engaging in longer-term, stable partnerships.

Stanley Smulders, SVP Asia – Europe & West Africa Trade Management at MOL Liner, characterised the recent round of container liner groupings and alliances as a paradigm shift which is helping to drive down the fixed cost element of liner shipping relative and make it easier for the industry to adjust to changes in capacity and demand with less disruption. Smulders added that shippers could help to smooth capacity constraints by giving carriers more realistic volume forecasts.

Jesper Praestensgaard, Chief Commercial Officer, Hapag-Lloyd, argued it is the perception – not the reality – of supply and demand that affects freight rates. Unlike in other industries, where lower rates lead to higher volumes, demand for container space is actually relatively price inelastic. "When we reduce rates, we don't increase demand," he noted. Looking at asset utilisation comparisons from other (profitable) transport providers,

Praestensgaard showed that Deutsche Bahn only filled 46.8% of its long-haul seats in 2011, Singapore Airlines filled 78.5% of capacity, TUI Hotels 77.9% and DP World 82%. "If we can't push through rates that provide sustainability with asset utilisation of over 90%, then we have a big problem in our industry," he observed.

This overriding call for greater dialogue and co-operation between stakeholders was reiterated during the terminal operations sessions at TOC CSC 2012. With ever larger vessels coming on stream along with shipper demands for greater schedule reliability, marine terminals are under pressure to raise productivity levels. Achieving this will require terminal operators, shipping lines and their customers to work more closely together to streamline the process, said Ross Clarke, Head of Design and Innovation, APM Terminals.

TOC Container Supply Chain Europe moves to Rotterdam in 2013 from 25-27 June

Lithuania – bridge of Kazakhstan to Europe



In July in Palanga, the resort of Lithuania there took place the eighth meeting of Lithuania and Kazakhstan intergovernmental trade and economic cooperation commission.

There was discussed how to intensify transportation of cargo by railways among the countries, including their handling in Klaipeda port, create favourable investment environment, discuss the bilateral cooperation matters connected with tourism, culture, education and others.

The heads of the delegation, the Minister of Economy of Lithuania Rimantas Žylius and the secretary of the Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan, signed a protocol on cooperation potential of both countries.

At the meeting there was stressed that Lithuania was interesting to Kazakhstan as a bridge to Europe, and Klaipeda – an ideal place for connection of international transport routes between Asia and Europe. The multi-modal train „Saule“ project, which is running via Lithuania and Kazakhstan between China and Europe, has excellently proved it.

In the memorandum that was signed in Palanga the countries forecast to cooperate in the field of higher education as well, inducing the interchange of students between the countries. The interchange of knowledge in the field of agriculture, industry, consumer rights, training courses of civil servants and the fight against corruption will take place.

According to Lithuanian statistics department data, speaking about trade turnover in 2011, Kazakhstan was in the 21st place out of 180 trade partners of the country, and speaking about export – 16, import – 28. Kazakhstan investments in Lithuania reached 34 million Litas last year. Lithuanian businessmen in Kazakhstan invested 2,5 million Litas in 2011.



“穿过里海 2012” (巴库 , 阿塞拜疆)



阿塞拜疆是从欧洲到中亚、近东和远东国家之间途经路程最短的一个国家。通过阿塞拜疆，有欧高亚交通走廊以及连接黑海和里海的南北公路和铁路线。阿塞拜疆是“欧洲 - 高加索 - 亚洲 (欧高亚走廊) ”地区综合交通运输体系的重要枢纽。

在这种情况下，“Iteca里海有限责任公司”组织者和“ITE集团”国际展览会提出了在阿塞拜疆的巴库举办“穿过里海 2012”活动。这个活动已经存在了11年，被认为是欧洲和亚洲之间关键的运输及物流展。

阿塞拜疆运输部长Zija Mamedov在展览开幕式上强调了将国家经济融入全球一体化以及国际合作的重要性。

来自15个国家的118位参加者参加了“穿过里海 2012”活动。1804位观众参与其中。

在3天的展览期间，在积极举办的活动工作过程中，与会者提出了他们的产品、服务和新的技术解决方案。

相当多的建议提交给了铁路运输。意大利机器和装置工程设计生产公司“Falko”提出了电气化铁路的现代化项目。与阿塞拜疆合作了好几年的俄罗斯公司“Transmashholding”，提出了满足全球标准的新的地铁旅行车系列。公司“Promelectronics”和ALSTOM提出了一个复杂的阿塞拜疆铁路基础设施现代化解决方案。德国“西门子公司”与阿塞拜疆ATEF公司一起，介绍了巴库 - 第比利斯铁路电气化部分这一项目。乌克兰国家货物运输公司“乌克兰运输物流中心”

讨论了货物流的诱因还有与阿塞拜疆两国间的铁路。巴库国际港口在展会上展示了其具有2000-3000万吨的吞吐能力，港口建设将要在2015年完成。Poti港和Batumi港口（格鲁吉亚）以及Liepaja和Ventpils海港（拉脱维亚）也展示了他们的能力。40%的展览面积都展出了新的公司，其中包括德国的物流服务公司“BTG国际运输公司”，俄罗斯的公司“RusAgroTrans”和“SDS-Mash”及其他公司。拉脱维亚和克罗地亚国家代表在展会上展示了他们的展位。

“波罗的海技术”和“穿越波罗的海” (维尔纽斯 , 立陶宛)



5月22日至23日在立陶宛首都维尔纽斯举办了波罗的海工程业务和运输业务潜力展览。

立陶宛经济部长Rimantas Zyliaus在展览开幕式上指出，“波罗的海技术”展览已聚集了来自不同国家的140多家公司，这是引进立陶宛工程行业潜力最重要的活动之一。参加的公司最容易受到创新的影响，并积极寻找商业和科学之间的联系。

他们提出了现代技术、设备、材料、替代能源使用解决方案、电子和电子技术、自动创新和“绿色”能源的想法。

为了吸引立陶宛行业的注意，以便创造出原生的产品和有竞争力的产品，“波罗的海技术”展览的组织者第一次组织了一场创造发明竞赛。12位立陶宛发明家提出了18个专利发明。

运输、物流和远程信息处理展览会“穿越波罗的海”发生在同一时间举办，不逊色于“波罗的海技术”。未来的挑战也在展览上展示，如有成本效益和创新的运输、智能运输系统和智能技术。

“穿越波罗的海”展览每两年举办一次，汇集对在立陶宛以及立陶宛和周边国家过境运输和物流市场有潜在兴趣的参与者。来自立陶宛、波兰、爱沙尼亚、芬兰、俄罗斯、德国和白俄罗斯的64家企业参加了今年的展览会。

在展会会议组织期间，交通部门就重要问题进行了讨论。





“TGC 2012年” (土库曼斯坦 , 土库曼斯坦)



5月23日至24日，在土库曼斯坦的里海沿岸举行的第三届国际土库曼天然气大会，汇集了来自世界32个国家150个机构、企业和组织的500多名代表。这里汇集了50多份报告。这些代表来自欧洲委员会、美国、英国、印度、巴基斯坦阿富汗、阿塞拜疆、乌兹别克斯坦、韩国、荷兰、马来西亚、中国、挪威、法国、日本、丹麦，还有其他国家的部委和机构的负责人、专家代表、外国外交官也参加了这次大会。

土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdimukhammedov用他的来信赞扬了本次论坛，他表示，他相信该活动将为石油工业的发展、土库曼斯坦的矿产勘探以及里海和腹地国家的矿产开采赢得新动力。在他的信中，土库曼斯坦总统G. Berdimukhammedov吸引了石油和天然气业务代表的注意，以便加深巨大的土库曼斯坦油气资源的勘探，加强国际合作，编制长期的国际方案并将其有效实施。

国际TAPI项目所获收益颇多。

根据“Regnum.ru”的数据，土库曼斯坦最大的天然气储量是Galkynysh，13.1-21.2万亿立方米的天然气将成为土库曼斯坦 - 阿富汗 - 巴基斯坦 - 印度 (TAPI) 的天然气管道基地原料。项目的天然气管道预计将有1735公里长，通过赫拉特和坎大哈的城市阿富汗、奎达，木尔坦 - 巴基斯坦，并将最后在印巴边境到达终点Fazilka。

参与论坛的国家讨论了项目实施观点，并签订了一些协议。阿富汗和土库曼斯坦关于气场签署了相互了解和长期合作备忘录。

项目参与者的下一个步骤将吸引合作伙伴和天然气管道建设和开发的投资者。美国、俄罗斯和乌克兰的公司已经表示对这个项目感兴趣，这个项目的总价值是76亿美元。



根据计划，该项目完成后，TAPI天然气管道将能够提供多至9000万立方米的天然气。

土库曼斯坦的天然气资源排名世界第四位，仅次于俄罗斯、伊朗和卡塔尔。

土库曼斯坦的天然气资源 - 15-20万亿立方米，石油 - 15-20亿吨。南Yalatan-Osman以及Yashlar的储存了4万亿到14万亿立方米的天然气和3亿吨石油，这在世界排第四位。

“滚装运输2012” (哥德堡 , 瑞典)



北海滚装运输公司首席执行官Mårten Carlquist说，哥德堡再次证明了其可以成功举办有关国际滚装运输会议的地方。6月22-24日“滚装运输2012”会议及展览在瑞典成功举办。

活动的参与者很高兴，三天期间，他们不仅有机会在研讨会和工作组全面地进行讨论，也有机会熟悉码头的实践工作。主办港口，哥德堡港口邀请游客参观Älvborg的滚装船港口和APM码头，游客还可以利用训练区，所设计的新功能旨在能为游客发展自己这部分的知识和技能提供信息。

下一届滚装运输活动在2014年举办。

“TOC集装箱供应链： 欧洲2012年” (安特卫普 , 比利时)

TOC活动总是吸引专业人士的关注。本次国际展览和会议在6月12-14日在比利时首都如期举办。

500名代表和发言者参加了本次活动，参与者有700个，来自70多个国家的观众有1200人。

货主、第三方物流、运营商和港口发布了所需要的真正互动，以提高集装箱供应链的性能。

多年来英国最大的服装零售商，M & S快速发展成为一种国际化经营模式，在全球设立超过370家门店，策略专注于新兴市场，这将需要对其全球供应链进行重大重组。目



前，其采购渠道在全球有300家供应商和750家工厂。Jason Keegan，Marks & Spencer的物流负责人，维护着复杂的供应链，这不仅需要运营商更高的服务水平，还要所有利益相关者在物流过程中的真正互动。他质疑为何航运业不能提供更好的可靠服务，并强调迅速波动的运价、很少或根本没有提醒就更改/结束服务、是进一步降低最佳客户服务的证明。

Keegan补充说，他愿意跟码头和港口运营者坐下来谈谈，以便更好地了解如何计算码头运营因素，他补充说认为货主对港口没有兴趣的传统观念是错误的。如货柜码头处理费的港口。“今天的现实是，关注这一点的托运人和港口客户以及航运公司一样多。”

运价的波动是在整个会议期间普遍关注的问题。Luc Jacobs，DHL全球货运物流海运/ 全球整箱高级副总裁，说最近在市场上见到的大幅波动率是有破坏性的，破坏了稳定和服务质量。“我们相信，在一个稳定的市场，第三方物流可以得到更多，在这种情况下我们将得到更多利润，为我们的客户提供更多服务。”

Jacobs和其他人提出的一个解决方案，是在承运人和他们的客户之间发展指数挂钩合同。CMA CGM多式联运副总裁Alexandre Gallo同意将合同与指标相挂钩，如上海集装箱运价指数或世界集装箱指数——现在开始引入跨太平洋贸易合同——将带来额外的稳定。“在费率一天极高一天极低的情况下，我们根本无法维持，”Gallo说。“付货人需要明白，我们无法在一个这样变化的市场中生存。”

Michel Marstboom，马士基航运公司比荷卢联盟贸易和营销经理认为，对于货主和承运人来说，拥有长期稳定的合作关系是有实际价值的。

Stanley Smulders，MOL亚洲 - 欧洲和西非贸易班轮管理高级副总裁说，最近一轮集装箱班轮集团和联盟模式的转变，针对于班轮运输的特点有助于压低固定成本，更容易调整产业变化能力以及减少需求混乱。Smulders补充说，通过对运输体积给予更现实的预测，托运人可以帮助运输商缓解运输容量限制的问题。

Jesper Praestensgaard，汉堡南美首席商务官，认为供需影响运费只是感知——不是现实。不同于其他行业，低利率导致运输量增加，对运输空间的需求实际上与缺乏价格弹性相关。“当我们降低价格，我们不增加需求，”他指出。在资产利用率上与其他运输服务供应商（盈利）比较，Praestensgaard表示，德国铁路填补了其在2011年的长途座位的46.8%，新加坡航空公司填补其运载量的78.5%，TUI Hotels是77.9%和DP World是82%。“如果我们不能推动比率，提供超过90%的可持续发展资产利用率，在我们这个行业会有一个很大的问题，”他说。

这种压倒一切的呼声要求加强对话和合作，相关者之间的利益在TOC CSC 2012年终端业务会议上重申。随着越来越多的船舶流以及与托运人的要求，船期将更加可靠，码头在压力下将提高生产力水平。要做到这一点，需要终端运输商、船公司和他们的客户更紧密地合作，以简化程序，Ross Clarke，APM码头设计和创新部门负责人这样说。

TOC集装箱供应链欧洲会议将于2013年6月25日至27日转到鹿特丹举行。

立陶宛——哈萨克斯坦到欧洲的桥梁



7月，在立陶宛度假胜地的Palanga举办了立陶宛和哈萨克斯坦政府间经济贸易合作委员会第八次会议。

会议讨论了如何加强国家间的铁路货物运输，包括他们在克莱佩达港的处理，创造良好的投资环境，商讨旅游、文化与教育等双边合作事宜。

代表团负责人，立陶宛经济部长Rimantas Žylius与哈萨克斯坦外交部秘书签署了一项两国合作潜力协议。

这次会议上强调指出，作为通往欧洲的桥梁，立陶宛吸引着哈萨克斯坦；而克莱佩达则是连接亚欧洲之间国际运输航线的理想场所。多式火车“Säule”项目通过立陶宛和哈萨克斯坦在中国和欧洲之间运行，已很好地证明了这一点。

在Palanga签署的备忘录中，国家预计将在高等教育领域合作，促使两国之间的学生交换。在农业、行业、消费者权利、公务员培训课程和反腐败斗争领域的资讯交流将开展起来。

据立陶宛统计部门数据，谈到2011年双边贸易额，哈萨克斯坦在其180个贸易伙伴国家中名列第21位，谈到出口 - 16，进口 - 28。去年哈萨克斯坦在立陶宛的投资达到了3400万立特。立陶宛商人2011年在哈萨克斯坦投资250万立特。 ■



Kazakhstan and Lithuania foster common interests for 20 years

Lithuania and Kazakhstan have commemorated the 20th anniversary of diplomatic relations.

According to the Vice minister of Foreign Affairs of Lithuania Evaldas Ignatavicius, during the last 20 years there have already arisen cooperation traditions between Lithuania and Kazakhstan, bilateral political, economical and cultural relationships are successfully developing.

Kazakhstan and Lithuania had the possibility to demonstrate the secular maturity of their states as in 2010-2011, one country after another were chairing OSCE (Organization for Security and Cooperation of Europe).

One of the most important achievements in the cooperation between the countries is the container train „Saule“ project and its implementation was commenced in autumn 2011. The route of the train passes via Lithuania, Kazakhstan and other countries, connects China to West Europe.

Close relationships among people, cooperation in the fields of politics, business, culture and art especially induces the development of bilateral relationships. Outgoing Ambassador of Kazakhstan in Lithuania Galymzhan Koishybayev and outgoing Lithuanian Ambassador in Kazakhstan Romualdas Kozyrovicius added a lot to their development as well as the present head of Lithuanian Embassy in Kazakhstan Rokas Bernotas, Lithuanian businessmen worth being called as the ambassadors of the nation Vitalijus Tvarijonas, Vytautas Varasimavicius and others.

Thanks to those people not only the business of Lithuania but also culture and art has established in Kazakhstan.

In the beginning of July in cities of Kazakhstan – Astana and Almaty – the twentieth anniversary of Lithuanian and Kazakhstan diplomatic relationships was commemorated by unique concerts of St. Christopher chamber orchestra. In Astana, together with the Lithuanian chamber orchestra was played by the world famous violinist, people's Artist of Kazakhstan Ayman Musakhodjaeva.

Astana audience listened fascinated with the orchestra conducted by maestro Donatas Katkus in Kazakhstan national university of arts. The listeners of Almaty were not indifferent to the music played by world-class orchestra.

After the concert in Astana there took place the meeting of diplomats residing in Kazakhstan, Lithuanian community in Kazakhstan, state and business authorities and the Ambassador of Lithuania in Kazakhstan Rokas Bernotas who was happy by close and friendly relationships between the countries, dynamically developed trade, close relationships of Lithuanian and Kazakh communities.

The initiator of the event, organizer and gold sponsor, the owner of a group of companies „TL NIKA Group“ Vytautas Varasimavicius, greeted all the people who had gathered on the occasion of the twentieth anniversary of diplomatic relations between the states, that on the 6th of July, when Lithuania is celebrating the Day of Statehood, Kazakhstan is celebrating the birthday of the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev and the foundation day of the capital Astana.



哈萨克斯坦与立陶宛培养共同利益长达20年

立陶宛与哈萨克斯坦邦交20年纪念。

据立陶宛外交事务部副部长Evaldas Ignatavicius表示,在过去的20年里,已经出现立陶宛和哈萨克斯坦之间的传统合作,双边政治、经济和文化关系发展得很成功。

哈萨克斯坦和立陶宛在2010-2011年有机会展示社会成熟度,他们的国家陆续在欧洲安全与合作组织(欧安组织)担任主席。

国家之间的合作当中最重要的成就之一是集装箱专列火车“Säule”项目,其在2011年秋季开始实施。这条路线的列车经立陶宛、哈萨克斯坦等国家,连接到西欧。

人民之间关系亲密,政治、商业、文化和艺术领域的合作导致双边关系的发展。出席纪念活动的有即将离任的哈萨克斯坦驻立陶宛大使Galymzhan Koishybayev和即将离任的立陶宛驻哈萨克斯坦大使Romualdas Kozyrovicius,他们对今后的发展又谈到了很多,出席纪念活动的还有在任立陶宛驻哈萨克斯坦大使馆负责人Rokas Bernotas,被称作国家大使的立陶宛商人Vitalijus Tvarijonas, Vytautas Varasimavicius等。这些人的努力下,立陶宛在哈萨克斯坦不仅发展了企业,也发展了文化和艺术。

7月开始在哈萨克斯坦的三个城市——阿斯塔纳、阿拉木图和卡拉干达,举办了纪念立陶宛和哈萨克斯坦邦交20年圣克里斯托弗室内乐团独特的音乐会。

阿斯塔纳观众在哈萨克斯坦国立大学,听乐队艺术大师Donatas Katkus的表演听入了迷。阿拉木图、卡拉干达的听众并非对世界一流乐团演奏的音乐无动于衷。

在阿斯塔纳举行音乐会后,举行了在哈萨克斯坦居住的外交官的会议,立陶宛驻哈萨克斯坦社团、国家和企业主管部门、以及立陶宛驻哈萨克斯坦大使Rokas Bernotas,都很高兴能看到立陶宛和哈萨克斯坦的社会组织之间,有这样密切友好的国家关系、活力发展的贸易。

活动的发起人、组织者和黄金赞助商,“TL NIKA”集团公司的拥有人Vytautas Varasimavicius,向所有聚集于此来迎接两国邦交二十周年的人们表达了问候。在7月6日立陶宛庆祝建国日之际,哈萨克斯坦正在庆祝其总统Nursultan Nazarbayev的生日以及首都阿斯塔纳的建立日。

8th TRANS Middle East BAHRAIN 2012

Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012

Hosted By

GENERAL ORGANISATION
OF SEA PORTS - BAHRAIN

APM TERMINALS

APM TERMINALS

MAERSK
LINE

- Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 International Decision Makers • Networking Gala Dinner

Exclusive Offer: Conference Delegate Registration for All Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies 40% off at only GBP595 Per Person!

Official Hotel and Venue



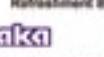
Lanyards Sponsor



Name Tag Sponsor



Conference Delegates
Refreshment Breaks Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsor



Gala Dinner Sponsor



Official Carrier



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

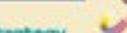
- Maritime Supply Chain Integration – Realising The Part Of Ports In Global Logistics
- Port Modernisation And Capacity Improvements: Catching Up With Growth Opportunities
- Putting The Right Cargo Handling And Heavy Lifting Equipment In Place
- Achieving Greater Cargo Visibility, Security And Tracking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

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

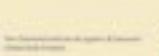
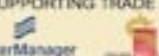
www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Crossroad of Eastern and Western art in Klaipeda

Developing the idea of business, science and art synergy that was started in Klaipeda, there was organized the international Plein Air art „Crossings“ in the summer of 2012 in Lithuanian port city. It was dedicated to the 760th anniversary of Klaipeda.

The organizers of Plein Air art – was Baroti Gallery of Klaipeda county art union which is celebrating the twentieth anniversary of its activities, and it invited six modern and active artists from Lithuania, Ukraine, Kazakhstan, Tajikistan, Azerbaijan and Georgia.

Two-weeks' event induced the painters to look at Lithuanian port city, which is considered as the crossroad of international transport corridors, in a stranger's and traveller's gaze, discover new creative spaces by integrating the knowledge of Eastern culture into the traditions of the Western culture and enrich open spaces of Klaipeda city with the realized ideas.

The aim of this initiative was to induce the cultural cooperation of the countries and nations, establish new contacts and share the knowledge.

The organizers of the Plein Air Art are thankful to the participants and Klaipeda businessmen who sponsored the project and they hope that this initiative will place the foundation stone for further inter-cultural cooperation and ongoing projects in the future. ■





东方和西方艺术在克莱佩达交汇/十字路口

发展商业，科学和艺术的协同作用的想法始于克莱佩达，2012年夏天在立陶宛港口城市组织了国际充满气息艺术“汇演”，以献给克莱佩达760周年。

充满气息的艺术组织者——克莱佩达县艺术联盟，在Baroti画廊举办了其二十周年的庆祝活动，邀请了来自立陶宛、乌克兰、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚的六位既现代又活跃的艺术家。

两周的活动引起了画家对立陶宛港口城市的关注，作为国际运输走廊的十字路口，在陌生人的和游客的凝视中，通过将东方文化知识融入到西方文化传统，发现新的创意空间，通过实现思路丰富了克莱佩达市的开放空间。

这一举措的目的是促使国家和民族的文化合作，建立新的联系并分享知识。

充满气息艺术的组织者感谢项目参与者和提供赞助的克莱佩达商人，他们希望这一举措将在未来为跨文化合作和正在进行的项目进一步奠定基石。 ■



1ST BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2012

Bristol Hotel, Odessa, Ukraine
Wednesday 24 and Thursday 25 October 2012

Hosted By



In Association With



Technical Site Visit! 50 International Exhibition Stands! 30 International Conference Speakers!

300 International Decision Makers Participating! Networking Gala Dinner!

Exclusive Offer: Conference Delegate Registration for All Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies 40% off at only GBP595 Per Person!

Official Hotel and Venue



Lanyards Sponsor



Name Tags Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsor



Gala Dinner Sponsor



- Current Developments in Black Sea Port Operations
- The Rapid Growth Of Ports And Logistics In The Black Sea
- The Future of Supply Chain And Maritime Logistics in The Black Sea
- Strengthening The Backbone Of Black Sea's Supply Chain

- The Black Sea Perspective: Port And Terminal Operations
- Emerging Technologies in Black Sea Port Operations
- Risk Management in Black Sea Port Development Projects
- Globalisation And Regional Trade Growth Developments in Black Sea Ports

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA

Balkans.com



businessvibes



commodities

CM

EduMaritime.com



Freightbook

GreenPort

[ANCHORED MONITOR](http://Anchored Monitor)
Global Maritime Business Media

JIBA-MPE-SEA



[Maritime Market](http://MaritimeMarket)

portstrategy

Seaports

[Shipping World](http://ShippingWorld)

[Transport Weekly](http://TransportWeekly)

TradeWinds

[World Port Development](http://WorldPortDevelopment)

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



BASPA

E4OD4



ICHCA

InterManager

Projectcargo



TransLogistics



Альтернативы транспортных путей

Transporto kelių alternatyvos



Задача будущего – развивать «зеленый транспорт»

Ateities uždavinys – plėtoti „žaliajį transportą“



Klaipėdos miesto savivaldybė

Mecenatas



Partneriai



KLAIPĖDOS UOSTAS



LITHUANIAN SEA MUSEUM

Didžiosios rėmėjai



Rėmėjai



Mažieji rėmėjai



Informacinių rėmėjai



Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalas „Jūra“ leidžiamas nuo
1935 metų
JŪRA MOPE SEA – nuo 1999 metų
Leidėjas UAB Jūry informacijos centras

Bendrovės direktorė ir
vyriausioji redaktorė
Zita Tallat-Kelpšaitė
Mob. tel. + 370 610 11399
Tel. + 370 46 365602
El. paštas: editor@jura.lt

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

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen

Korektoriai-stiliastai
Regina Tutiniénė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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

Indijoje, Čenajuje
V. Sumittra Devi
+ 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 numerį iliustravo
V. Karaciejus, A. Palionis, I. Barotis

Viršelis
Ingridos Ramanauskienės

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvė Vilniuje
Redakcija rankraščių negražina ir
nerecenzuoja, už reklamos agentūrų
parentgty tekstu turinį neatsako.

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

Tiražas 7000 egz.

46 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Alternatus

47 LEIDĖJOS ŽODIS

Alternatus

48 ЛОГИСТИКА

Альтернативы
транспортных
маршрутов

49 LOGISTIKA

Transporto maršrutų
alternatyvos



50 БИЗНЕС И НАУКА

Клайпедскому научно-
технологическому
парку – 10 лет

52 VERSLAS IR MOKSLAS

Klaipėdos mokslo ir
technologijų parkui –
10 metų



54 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

«Rail Baltica» –
стратегический
междунардный проект
Задача будущего –
развивать «зеленый
транспорт»

58 GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

„Rail Baltica“ – strateginis
tarptautinis projektas
Ateities uždaviny – plėtoti
„žaliajį transportą“



62 АВИАЦИЯ

«Аэросвит» – активно

развивающаяся компания
между Востоком и Западом

63 AVIACIJA

„Aerosvit“ – aktyviai
besivystanti kompanija tarp
Rytų ir Vakarų



64 БИЗНЕС И НАУКА

Джим Кларк: «Интеграция –
ключ к мировой культуре»

65 VERSLAS IR MOKSLAS

Džimas Klarkas:
„Integracija – raktas į
pasaulio kultūrą“



66 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Transport logistic
China» (Шанхай, Китай):
международное
сотрудничество и
развитие логистики

67 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Transport logistic
China“ (Šanchajus,
Kinija): tarptautinis
bendradarbiavimas ir
logistikos plėtra



70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«TransCaspian 2012»
(Баку, Азербайджан)
«BaltTechnika» и
«TransBaltica» (Вильнюс,
Литва)

«TGC 2012» (Туркменбаши,
Туркменистан)

«Ro-Ro 2012» (Гетеборг,
Швеция)

«TOC Container Supply
Chain: Europe 2012»
(Антверпен, Бельгия)
Литва для Казахстана –
мост в Европу

73 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„TransCaspian 2012“ (Baku,
Azerbaidžanas)

„BaltTechnika“ ir
„TransBaltica“ (Vilnius,
Lietuva)

„TGC 2012“ (Turkménbaši,
Turkménistanas)

„Ro-ro 2012“ (Geteborgas,
Švedija)

„TOC Container Supply
Chain: Europe 2012“
(Antverpenas, Belgija)
Lietuva Kazachstanui –
tiltas į Europą



76 БИЗНЕС И КУЛЬТУРА

Казахстан и Литва
20 лет живут общими
интересами

76 VERSLAS IR KULTŪRA

Kazachstanas ir Lietuva 20
metų puoselėja bendrus
interesus

78 БИЗНЕС И ИСКУССТВО

Перекресток восточного
и западного искусства в
Клайпеде

78 VERSLAS IR MENAS

Rytų ir Vakarų meno
sankryža Klaipėdoje





ALTERNATUS

Доктор транспортно-географических наук, профессор, автор нескольких книг, в том числе и учебника «География транспортных систем», Жан-Поль Родриге (Jean Paul Rodrigue) впервые стал гостем нашего журнала и предлагает взглянуть на важнейшие альтернативы транспортных маршрутов между двумя основными мировыми рынками – Восточной Азией и Северной Европой.

Термин «альтернатива» образован от латинского слова *alternatus* (другой) и означает возможность и необходимость выбора.

Ученые утверждают, что нет альтернативы философии. Что со временем древних греков, с появления *logos* – закона о всеобщем мировом порядке, безликого космического разума – в этой сфере, по сути, ничего нового не произошло. Что все после Гераклита, Сократа, Платона и Аристотеля было лишь интерпретацией философии.

В истории транспорта альтернативу, или возможность выбора, следует считать движущей силой, стимулирующей конкуренцию и модернизацию различных видов транспорта.

Альтернативы существовали с первых же дорог – Великого шелкового пути, который составляла система из трех путей: сухопутного, морского и южного, иначе называемого чайным путем, прянного, золотого, нефритового, янтарного, алмазного, из варяг в греки и т.д.

Привередливых европейских дам не волновало, как из далекой Азии добрался до них шуршащий шелк их платьев, украшающие шею бриллианты, ароматный чай – на горбах верблюдов или в трюмах кораблей через бурное море. Это было заботой купцов – логистов тех времен, хотя так их никто тогда не называл: как доставить драгоценный товар как можно быстрее и безопаснее, чтобы он не оказался на морском дне или в руках разбойников пустыни.

У сегодняшних логистов возможностей выбора намного больше, тем более что предложения по своей заманчивости очень изобретательны.

Достаточно вспомнить несколько крылатых фраз, рекламирующих транспортные маршруты: «На Транссибе не бывает штормов», «TRACECA – ренессанс Великого шелкового пути», «Челночный поезд «Сауле» – самый быстрый путь из Китая в Европу» и другие, чтобы ощутить дыхание ALTERNATUS в затылок и его намерение повернуть твои грузы в другом направлении. У каждого такого устремления есть свои, вполне обоснованные аргументы.

Цель развития транспортного коридора TRACECA между Европой и Азией через страны Черного моря, Южный Кавказ, Каспийское море и страны Центральной Азии – через альтернативные транспортные маршруты поддерживать политическую и экономическую независимость упомянутых регионов и стран, поощрять региональное сотрудничество, привлекать частных инвесторов и международные финансовые структуры. К этому транспортному коридору стремятся подключить и успешно закрепившийся на рынке международный проект комбинированных перевозок – «Викинг».

Эффективное сообщение по модернизированным железнодорожным линиям обещают авторы финансируемого Евросоюзом международного проекта «Rail Baltica», который соединит города Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии, а со временем продлит свой путь до Центральной Азии.

Долгосрочная цель проекта «Rail Baltica» – всестороннее претворение в жизнь принципов, связанных с сочетанием разных видов транспорта, их взаимодействием, надежностью, безопасностью, с созданием благоприятных условий для использования наименее предящего окружающей среде транспорта.

Авторы новых маршрутов с надеждой смотрят на Китай.

Такие же цели декларирует и учрежденная несколько лет назад в Литве международная ассоциация транспортного коридора Восток–Запад (EWTCA), которая этим летом организовала в Шанхае конференцию «EWTCA China Forum».

Это стремление поддерживают и руководители железнодорожного транспорта Китая, заявляя, что при все возрастающем потоке грузов между Китаем и Европой их страну – крупнейшего в мире производителя товаров – уже не удовлетворяет нынешняя доля рынка транспортировки, которую занимают железные дороги. Как сказал вице-министр железных дорог Китая Ху Ядун (Hu Yandong), Китай готов наращивать объемы грузоперевозок, пользуясь регулярными линиями сообщений контейнерных поездов. Литовский контейнерный поезд «Сауле», курсирующий из Европы в Китай через Казахстан, великолепно подходит для претворения в жизнь этих амбициозных устремлений.

Какие новые маршруты продиктуют реалии мировой экономики и анализирующие ее стратегии логистики?

Можно не сомневаться только в одном: возможность выбора у участников транспортного рынка будет огромной.

Искренне ваша –
Зита Талиат-Клятшайтė,
издатель журнала



ALTERNATUS

Transporto geografijos mokslo daktaras, profesorius, kelių knygų, tarp jų ir „Transporto sistemų geografijos“ vadovėlio autorius Žanas Polis Rodrigé (Jean Paul Rodrigue) pirmą kartą svečiuojasi mūsų žurnale ir siūlo pažvelgti į svarbiausias transporto maršrutų alternatyvas tarp dviejų pagrindinių pasaulio rinkų – Rytų Azijos ir Šiaurės Europos.

Terminas alternatyva, kiles iš lotyniško žodžio *alternatus* (kitas), reiškia galimybę ar būtinybę rinktis.

Mokslininkai teigia, kad alternatyvos nėra filosofijai. Kad nuo graikų laikų *logos* – visuotinės pasaulio tvarkos dėsnio, beasmensio kosminio proto – atradimo šioje srityje iš esmės nieko naujo nejvyko. Kad visa po Herakleito, Sokrato, Platono ir Aristotelio tebuvo tik filosofijos interpretacijos.

Transporto istorijoje alternatyvą arba galimybę rinktis reikėtų laikyti varomaja jėga, skatinančia konkurenciją ir transporto modų tobulėjimą.

Alternatyvos gyvavo nuo pirmųjų – Didžiojo šilko kelio, kurį sudarė triju kelių: sausumos, jūrinis ir pietinis, kitaip vadinamas arbatos keliais, sistema, prieskoniu, aukso, nefrito, gintaro, deimantų, iš variagų į graikus ir kitų – kelių.

Išrankioms Europos damoms nerūpėjo, ar jų suknelių šiugždantis šilkas, kaklą puošiantys deimantai, ant stalo garuojanti kvapni arbata iš tolimosios Azijos atkeliaavo ant kupranugarių kuprų ar audrų blaškomų laivų triumuoose. Tai buvo pirklių arba tų laikų logistų, nors jų niekas taip nevardino, rūpestis, kaip prabangią prekę nugabentį kuo greičiau ir saugiai, kad ji neatsidurty jūros dugne ar dykumų plėškų rankose.

Šių dienų logistai galimybų rinktis turi kur kas daugiau, o pasiūla viilioja labai išradingai.

Pakanka prisiminti keletą transporto maršrutus reklamuojančių sparnuotų frazių, tokiai kaip „Transsibe nebūna štormų“, TRACECA – Didžiojo šilko kelio renesansas“, „Šaudyklinis traukinys SAULĖ – greičiausias prekių keliais iš Kinijos į Europą“ ir kitus, kad pajustum ALTERNATUS kvėpavimą į pakaušį ir jo ketinimą tavo krovinius pasukti kita kryptimi. Kiekvienas toks siekis turi savu, labai pagrįstų argumentų.

Transporto koridorius tarp Europos ir Azijos per Juodosios jūros šalis, Pietų Kaukazą, Kaspijos jūrą ir Centrinės Azijos šalis – TRACECA plėtra siekiama per alternatyvius transporto maršrutus remti minėtų regionų ir šalių politinę ir ekonominę nepriklausomybę, skatinti regioninį bendradarbiavimą, pritraukti privačius investuotojus ir tarptautinių finansinių institucijų paramą. Prie šio transporto koridorius siekiama prijungti rinkoje sėkmingesį ištvirtinusį tarptautinį kombinuotų gabenių traukinio „Vikingas“ projektą.



Efektingą susisiekimą modernizuotomis geležinkelio linijomis žada Europos Sajungos finansuojamas tarptautinis projektas „Rail Baltica“, kuris sujeturi Lenkijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Suomijos miestus, o ilgainiui pratęs savo kelią iki Centrinės Azijos.

Ilgalaikis „Rail Baltica“ projekto tikslas – visapusiškai įgyvendinti principus, susijusius su įvairių rūsių transporto derinimu, sąveika, patikimumu, saugumu, sudaryti palankias sąlygas naudoti mažiausiai aplinkai kenkiantį transportą.

Nauji maršrutų autorius viltingai žvelgia į Kiniją.

Tokius tikslus deklaruoja ir prieš keletą metų Lietuvoje įkurta tarptautinė Rytų-Vakarų transporto koridorius asociacija (EWTCA), šią vasarą Šanchajuje surengusi konferenciją „EWTCA China Forum“.

Šį siekį palaiko ir Kinijos geležinkeliių transporto vadovai, pareiškę, kad esant dideliam prekių judėjimui tarp Kinijos ir Europos, šalies – didžiausios pasaulio prekių gamintojos – nebetenkina dabartinė geležinkeliių užimama transportavimo rinkos dalis. Kinija pasirengusi didinti pervežimų kiekį naudodamasi reguliariomis susisiekimo konteineriniais traukiniais linijomis, sakė Kinijos geležinkeliių viceministras Hu Jandongas (Hu Yandong).

Iš Europos į Kiniją per Kazachstaną kursuojantis Lietuvos konteinerinis traukinys „Saulė“ puikiai tinkā įgyvendinti šiemis ambicingiems siekiams.

Kokius naujus maršrutus padiktuos pasaulio ekonomikos realybė ir ją analizuojantys logistikos strategai?

Galima neabejoti tik dėl vieno – transporto rinkos dalyviai nestokos galimybų rinktis.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



АЛЬТЕРНАТИВЫ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ

Жан-Поль Родриге (Jean-Paul Rodrigue) получил степень доктора транспортной географии в университете Монреаля (Université de Montréal (1994) и был профессором университета Хофстра (Hofstra University) с 1999 г. Научные интересы доктора Родриге в основном охватывают области транспортировки и экономики, так как они связаны с логистикой и глобальным распределением грузов. Область интересов включает в себя Северную Америку, Латинскую Америку, Карибы, а также Восточную и Юго-Восточную Азию. Определенные темы, на которые он сделал множество публикаций, включают в себя системы морского транспорта и логистику, мировые цепочки поставок и производственные сети, ворота и транспортные коридоры. Доктор Родриге является автором 3 книг, 25 книжных глав, более 40 рецензионных работ, многочисленных докладов, а также выступил с докладами на более чем 125 конференциях и семинарах по большей части международного уровня.

Доктор Родриге создал широко используемый опорный онлайн-источник о транспортировке, который стал учебником География транспортных систем (The Geography of Transport Systems), третье издание которого ожидается в 2013 г. Он также состоит в международной редколлегии журнала о транспортной географии, журнала об использовании транспорта и земли, журнала Cahiers Scientifiques du Transport, работает научным исследователем Van Horne на факультете транспорта и логистики (университет Калгари) и является членом PortEconomics.eu, инициировав перегруппировку мировых ведущих учебных заведений по морскому транспорту. Он регулярно консультирует международные организации и корпорации. Доктор Родриге является членом Совета по глобальной повестке дня о расширении производства Всемирного экономического форума (2011-2013 гг.).

Жан-Поль Родриге

Главные альтернативы маршрутам перевозок на дальние расстояния между Восточной Азией и Северной Европой стремятся сократить эти расстояния, но морское судоходство должно следовать по определенным маршрутам, ограниченным стратегическими фарватерами. Благодаря мировой географии и доминирующими торговыми отношениями существуют две проблемы межконтинентальных соединений: Азия и Европа, а также Тихий и Атлантический океаны. Здесь главными являются альтернативы маршрутам между Восточной Азией и Северной Европой, двумя наиважнейшими мировыми рынками. Выбор определенного маршрута обычно связан с такими факторами, как цена, скорость и надежность. Суэцкий маршрут является главным коммерческим путем между Азией и Европой, как и Малаккский пролив,

Баб-эль-Мандеб и Гибралтарский пролив. Это открывает новые возможности для приема и отправки грузов на главных перевалочных центрах, таких, как Сингапур, Коломбо, Салала, Суэц, Гиоия Тауро и Альхесирас. Эти центры являются собирательными точками для соответствующих региональных грузов, а также связующими звенями для северных/южных маршрутов. Из-за уровня торговли компании морского судоходства Суэцкого канала выделили свои самые большие суда для этого маршрута, включая услуги контейнеровозов вместимостью более 10000 TEU. Маршрут Мыса Доброй Надежды является альтернативой перевозки груза, включающей в себя длинный объезд через южную оконечность Африки, но предоставляет возможность управлять африканскими грузами, а также устанавливать не-

посредственную связь с маршрутами, связанными с Южной Америкой. Следующим после маршрута Мыса Доброй Надежды планируется или осуществляется число других альтернатив маршрутам для согласования части торговых объемов между Европой и Азией, однако ожидается, что доля их рынков будет оставаться низкой по сравнению с Суэцким маршрутом, который предлагает существенные возможности, низкие цены и надежность.

Альтернативы

- **Во-первых**, имеется маршрут Северного моря, комплекс всех водных путей между Атлантическим океаном и Тихим океаном по Сибирскому побережью России и Дальнему Востоку. Будущие сокращения полярной ледяной шапки открыли бы новые возможности для коммерческой перевозки грузов по этому маршруту. В стоимостном выражении маршрут остается менее благоприятным из-за необходимости в судах ледового класса и ледоколов, непостоянности услуг рейсовых судов, более медленной скорости, навигационных сложностей и платы за транзит через Россию.
- **Во-вторых**, северные и южные сухопутные коридоры смогли бы развиваться как наземные мосты от Персидского залива через Иран в Россию. Однако geopolитические и инфраструктурные соображения запрещают любые серьезные рассмотрения данной альтернативы на среднесрочную перспективу.
- **В-третьих**, восточно-западные железнодорожные коридоры, комплекс железнодорожных линий, связывающих Восточную Азию и западную часть России с восточной частью России, становятся коммерчески более интересными. Одна из главных дорог - Транссибирская железная дорога, которая соединяет Санкт-Петербург с портом Владивосток. Другие основные железнодорожные соединения - Трансманьжурская железная дорога и Байкало-Амурская Магистраль (БАМ, открыта в 1991 г.). Программа «Транссиб за семь дней» устанавливает скорость в 1500 км в день к 2015 г., однако она сталкивается с проблемой разных систем колеи между Китаем, Россией и Западной Европой. Железнодорожные мосты, в принципе, предлагают преимущество во времени для грузоотправителей, но мощность остается ниже по сравнению с услугами контейнерных судов. Они предлагают потенциальную нишу для срочных грузов.



TRANSPORTO MARŠRUTŲ ALTERNATYVOS

Žanas Polis Rodrigé

Žanas Polis Rodrigé (Jean Paul Rodrigue) 1994 metais Monrealio universitete įgijo transporto geografijos daktaro laipsnį ir nuo 1999 metų buvo Hofstros universiteto profesorius. Daktaro Rodrigės moksliniai interesai aprėpia transportavimo ir ekonomikos sritis, susijusias su logistika ir globaliaisiais krovinių paskirstymais Šiaurės Amerikoje, Lotynų Amerikoje, Karibuose, taip pat Rytų ir Pietryčių Azijoje. Daugelyje jo publikacijų nušviečiamos jūrų transporto ir logistikos, krovinių tiekimų ir transporto koridorių temos. Ž. P. Rodrigé yra parašęs tris knygas, daug straipsnių, per 40 recenzijų, yra skaitęs pranešimus daugiau nei 125 tarptautinėse konferencijose ir seminaruose.

Ž. P. Rodrigé sukūrė transportavimo metodiką, kuri tapo Transporto sistemų geografijos (*The Geography of Transport Systems*) vadoveliu. Trečiasis jo leidinys pasirodys 2013 metais. Autorius taip pat yra žurnalo apie transporto geografiją, transporto ir žemės panaudą ir kt. tarptautinės redkolegijos narys.

Ž. P. Rodrigé dirba Kalgario universiteto transporto ir logistikos fakulteto moksliniu bendradarbiu, daugelyje pasaulio universitetų skaito paskaitas apie jūrų transportą. Jis reguliariai konsultuoja tarptautines organizacijas ir korporacijas.



Didelių nuotolių maršrutų tarp Rytų Azijos ir Šiaurės Europos pagrindinės alternatyvos stengiasi sutrumpinti tuos atstumus, tačiau jūrų laivybos maršrutus riboja strateginiai jūrų keliai. Pasaulio geografijoje ir prekybiniuose santykiuose dominuoja dvi tarpžemyninių jungčių problemas: Azija ir Europa, taip pat Ramusis ir Atlanto vandenynai. Čia svarbiausios alternatyvos yra maršrutams tarp Rytų Azijos ir Šiaurės Europos, tarp dviejų pagrindinių pasaulio rinkų. Maršruto pasirinkimas dažniausiai susijęs su kainos, greičio ir patikimumo veiksniu.

Maršrutas per Sueco kanalą yra pagrindinis kelias tarp Azijos ir Europos. Taip pat svarbus tranzito kelias per Malakos ir Gibraltaro sąsiaurius. Tai atveria naujas galimybes priimti ir išsiusti krovinius į pagrindinius krovos centrus, tokius kaip Singapūras, Kolombas, Sulala, Suecas, Giona Tauro ir Alhesiras. Tie centralių satelkiai atitinkamų regionų krovinius ir yra šiaurinių ir pietinių maršrutų jungiamosios grandys. Atsižvelgdamos į prekybos mastus, Sueco kanalo jūrų laivybos kompanijos skyré šiam maršrutui savo didžiausius laivus, taip pat ir per 10 000 TEU talpos konteinerėvežius.

Gerosios Vilties Rago maršrutas yra krovinių gabėjimo alternatyva. Nors apylanka per pietinį Afrikos tašką yra ilga, tačiau šiuo maršrutu galima valdyti Afrikos krovinius, taip pat užmegztį tiesioginius ryšius su maršratais, sujungtais su Pietų Amerika. Be Gerosios Vilties Rago, planuojami kiti alternatyvūs maršrutai, kurie sujungtų Europos ir Azijos prekybos maršrutus, tačiau manoma, kad jų rinkos dalis bus maža, palyginti su Sueco maršruntu, kuris siūlo didelės galimybes, žemos kainas ir patikimumą.

Alternatyvos

Pirma. Šiaurės jūros maršrutas yra visų vandens kelių tarp Atlanto ir Ramiojo vandenynų, einančių Rusijos ir Tolimųjų Rytų Sibiro pakrantę. kompleksas. Ateityje, sumažėjus poliarinei ledo kepurei, atsivertų naujos komercinių krovinių gabėjimo šiuo maršrutu galimybės. Kainos atžvilgiu maršrutas tebéra nepalankus, nes čia reikalingi ledo klasės laivai ir ledlaužiai, čia lėtesnis greitis, neįsvengiamos navigacinių problemos ir mokesčiai už tranzitu per Rusiją.

Antra. Šiaurės ir Pietų sausumos koridoriai galėtų būti plėtojami kaip tiltai nuo Persijos įlankos per Iraną į Rusiją. Tačiau geopolitinės ir infrastruktūros sąlygos kol kas neleidžia rimtai svarstyti šios alternatyvos.

Trečia. Rytų ir Vakarų geležinkelio koridoriai, geležinkelio linijų, jungiančių Rytų Aziją ir Rusijos vakarinę dalį su Rusijos rytine dalimi, kompleksas komerciniu požiūriu yra įdomesnis. Vienas pagrindinių kelių – Transsibiro geležinkelis, kuris jungia Sankt Peterburgą su Vladivostoko uostu.

Kiti svarbūs geležinkelio junginiai – Transmandžūrijos geležinkelis ir Baikalo-Amūro magistralė (BAM, pradėjusi veikti 1991 metais). Programa „Transsibas per septynias dienas“ nustato iki 2015 metų išvystyti 1500 km per dieną greitį, tačiau ji susiduria su skirtingu geležinkelio vėžiu tarp Kinijos, Rusijos ir Vakarų Europos problema. Geležinkelii tiltai iš esmės siūlo krovinių siuntėjams laiko privilamus, tačiau jų pajėgumas yra mažesnis, negu konteinerinių laivų paslaugos. Bet jie siūlo potencialią nišą skubiemis kroviniams gabenti.



КЛАЙПЕДСКОМУ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ПАРКУ – 10 ЛЕТ



Punktas „Technologijos ir mokslas inovatyviams verslui“
VP2-1.4-ÜM-05-V-01-001

Несколько десятков международных проектов, сотни проведенных мероприятий, конференций, быстро растущее число предприятий и разросшаяся по всему миру сеть партнеров. Такими были десять лет деятельности Клайпедского научно-технологического парка (КНТП). За эти годы парк стал примером того, как успешно сотрудничают наука и предпринимательство, а инновационные идеи превращаются в прибыльный бизнес. О деятельности, о перспективах КНТП мы беседуем с его директором Ромой СТУБРЕНЕ.

– КНТП отмечает десятилетний юбилей. Каким было начало и как развивался парк?

– Клайпедский научно-технологический парк учрежден в 2002 году, спустя два года двери отворило современное здание с новаторской инфраструктурой и всеми возможностями осуществления инновационных идей для предпринимателей, ученых. Сначала у нас было 15 предприятий, а сегодня мы с гордостью можем сообщить, что под нашей крышей собрано почти полсотни обществ, общественных учреждений и подразделений международных компаний, действующих в инновационной среде КНТП и на глобальном рынке. За десять лет парк учредил широкую, разветвившуюся по всем континентам сеть сотрудничества, которая может предложить неограниченные возможности сотрудничества. Отрадно, что в нашем сообществе состоят известные, успешные ученые, прогрессивные бизнесмены, студенты, полные инновационных идей. Наша задача – стимулировать сотрудничество науки и бизнеса в Клайпедском регионе, развитие восприимчивых к науке технологий, оказывать инфраструктурные и консультационные услуги инновационным предприятиям и бизнес-идеям в регионе Западной Литвы и по всей стране.

– Ваша деятельность не ограничивается только Клайпедским регионом, вы открываете дорогу распространению литовских ин-



KLAIPEDA SCIENCE AND TECHNOLOGY PARK

новационных идей и в более широких водах. Какова география вашей деятельности?

– Несомненно, для нас очень важен Клайпедский регион. КНТП играет серьезную роль в создании и пропаганде имиджа и самобытности города и всего региона. Клайпедский округ является одним из лидеров экономики Литвы, он закрепился в тройке самых сильных округов и по ВВП на одного жителя. Однако с самого начала деятельности парка мы не ограничиваемся лишь своим регионом и страной. За десять лет установлены тесные контакты с различными государствами мира: со всеми странами Евросоюза, Китаем, Россией, США. Парк ведет активное сотрудничество с восточными государствами. В настоящее время мы ведем активную подготовку к предстоящей 1–2 октября с.г. конференции «East Link», предназначенной для стимулирования тесного сотрудничества новых членов ЕС и государств Восточной Европы и Азии с объединением науки и бизнеса, открытием рынков для общих проектов. Проект «East Link» ориентирован на страны, охватывающие географическое пространство программы восточного партнерства – Балтийские страны, Россию, Казахстан, Грузию, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Киргизию, Украину, Белоруссию.

За период 2005–2011 гг. парк осуществил 25 проектов, в которых вместе с КНТП приняли участие 75 партнеров (14 – в национальном масштабе, 61 – в международном).

– Какие проекты вы могли бы выделить?

– Первый лидирующий проект КНТП – «Interbaltic». Проект, которым мы руководили, предназначался для анализа перспектив транспорта в Балтийском регионе, выяснения потребностей растущей конкурентоспособности региона Балтики, а также возможностей развития транспорта и межрегиональной логистической системы. В проекте приняли участие 42 партнера из 10 государств региона Балтийского моря.

Повышенный интерес вызвал проект «Mart Tech LNG», которым руководит КНТП. Цель проекта – создать цепочки поставок сжиженного природного газа (СПГ) в регионе Южной Балтики, чтобы ускорить развитие инфраструктуры СПГ и вовлечение в него действующих в



регионе предприятий. Широко прозвучал и организованный КНТП проект «Oversize Baltic». Это международный проект, предназначенный для улучшения условий транспортировки негабаритных грузов в регионе Южной Балтики, решения административных проблем, обеспечения слаженного планирования перевозок, прорачивания коридоров таких перевозок. В ходе проекта была создана виртуальная информационная система негабаритного транспорта OTIN. Эта система позволяет получать необходимую для перевозчиков обобщенную информацию о перевозках в регионе Южной Балтики: в ней представлены систематизированные карты маршрутов, законы разных стран и мероприятия по выдаче разрешений.

КНТП входит в IASP – Международную ассоциацию научных парков, организацию WAINOVA, которая объединяет основные ассоциации научно-технологических парков и бизнес-инкубаторов во всем мире. Членство в этих организациях обязывает нас быть активными в международном пространстве. В настоящее время наш парк осуществляет 14 международных проектов, которые поощряют сотрудничество науки и бизнеса.

– Такой широкий круг партнеров открывает возможности для выхода в широкие воды и для предприятий, работающих в парке.

– Да, действующие в парке предприятия высоко ценят предоставляемые КНТП возможности по поиску партнеров за рубежом. В недавно проведенном опросе именно этот факт они выделили как основной при ответе на вопрос, почему им нравится работать именно с КНТП. Представители предприятий уверяли, что для них очень важны членство в КНТП и оказываемые парком услуги – здесь все расположено под одной крышей: инновационные мероприятия, семинары, бизнес-курсы, конкурсы, специализированные консультации по технологическому бизнесу, финансовой помощи разного рода и информация. Профессиональные консультанты предоставляют предприятиям полезную информацию по вопросам риска в капиталовложения, по привлечению инвестиций, помогают составлять бизнес-планы, подавать проекты и находить для них источники финансирования. За 2011 год



КНТП оказал предпринимательскую поддержку более чем на 600 тыс. литов. Эта поддержка предназначалась для бизнеса Западной Литвы.

– Какими достижениями могут похвастать ученые вашего региона, имеются ли выдающиеся открытия, заинтересовавшие общественность?

– У нас в Западной Литве имеется очень сильный научный потенциал. КНТП оказал административную и финансовую помощь габилинированному доктору технологических наук Сигитасу Кудараускасу – он создал тепловую машину со свободно-лопастным роторным двигателем и стал первым кайпедским ученым, которому удалось зарегистрировать свое изобретение в США и получить на него патент.

Совместно с ЗАО «Геотерма» и факультетом наук о здоровье Кайпедского университета мы занимаемся проектом использования геотермальных ресурсов. В нем анализируются возможности применения геотермальных вод в сфере туризма, биотехнологий. Вместе с учеными мы провели исследования пригодности геотермальных вод для SPA-процедур, были составлены бизнес-планы, которые представлены общественности и потенциальным деловым партнерам. Это очень интересный и выгодный проект – у нас в Западной Литве имеются уникальные залежи геотермальных вод, однако этот потенциал почти не используется.

Развитию потенциала ученых помогает и осуществляемый в Кайпеде проект «Морская долина». Ученые, студенты успешно пользуются оборудованными в КНТП современными лабораториями, работать над проектами «Морской долины» стремится все больше ученых не только из Литвы, но и из зарубежья.

На международном уровне получили признание заслуги кайпедского ученого д-ра Пяяраса Гряциевичюса, ему доверено осуществление грандиозного проекта в Китае и проектирование парка культуры балтов. Литве – единственной из всех стран восточного региона Балтийского моря – предоставлена исключительная возможность основать парк своей культуры.

Есть у нас и превосходные изобретатели. Так, кайпедчанин Алексас Пашилис создал первый в Литве прототип волнового генератора. Изобретение ученого может стать первым шагом к развитию волновой энергетики в нашей стране. С помощью этого запатентованного кайпедчанином прототипа генератора можно искать возможности его серийного производства.

– КНТП активно вовлекает в свою деятельность школьников, студентов. Чем удается заинтересовать молодежь?

– Заметно возросший интерес со стороны молодежи мы ощутили после того, как КНТП начал проводить так называемые битвы роботов-сумоистов. Для вовлечения учащихся и студентов в инновационную технологическую деятельность мы ведем сотрудничество с создателями роботов нашего региона, лидер которых – Виталий Роднов. Эти создатели роботов известны во всем мире. После того, как литовские робототехники стали победителями на

нескольких международных чемпионатах роботов-сумоистов, было решено организовать Европейский чемпионат роботов-сумоистов в Кайпепе – в КНТП. Для усиления важности инженерной компетенции, ее популяризации подобные мероприятия будут организовываться и вперед.

В настоящее время КНТП ведет осуществление проекта СТАРТ. Он предназначен для новаторски мыслящих студентов. Мы организуем для молодежи курсы предпримчивости, на которых они изучают основы создания успешного бизнеса, представляют свои бизнес-идеи. Получившие наибольшие оценки бизнес-идеи будут представлены бизнесменам, потенциальным инвесторам и партнерам студенческих идей. Команда участников клуба идей «Вярслотаура» («Кубок бизнеса»), ставшая победителем национального конкурса, получит возможность укрепить практические навыки на стажировке в Финляндии. Победителям также будет предоставлено место для начала бизнеса – они смогут разместиться в помещениях КНТП.

EastLink: путь к экономике знаний

Целями конференции являются:

- построить мост между учебными заведениями на Востоке и на Западе
- содействовать совместным исследовательским проектам
- ускорить процесс передачи технологий в сотрудничающих областях
- содействовать деловому партнерству

Мы устраиваем дни открытых дверей. Ежегодное мероприятие – возможность для всех ознакомиться с расположенным в КНТП предприятиями, их деятельностью. Раз в два года КНТП организует «Ярмарки науки». Их цель – поощрение научного прогресса, сплочение перспективных предприятий и специалистов, оказание им помощи в развитии бизнеса, внедрение инновационных идей и технологий, помочь научным технологиям в выходе на рынок.

– Активное участие во всех ваших мероприятиях принимают и расположенные в парке предприятия. Каков спектр их деятельности?

– В основном в КНТП работают финансовые, консультационные, бизнес-предприятия, также немало информационных и телекоммуникационных, энергетических компаний, фирм, внедряющих энергосберегающие системы. Здесь действуют исследовательские учреждения, компании творческих индустрий, предприятия, связанные с морскими, строительными технологиями. С 2004 по 2007 гг. число обосновавшихся здесь предприятий выросло с 15 до 50 субъектов хозяйства. За период 2008–2010 гг. из-за отрицательного влияния экономического кризиса число предприятий в парке несколько сократилось, однако количе-

ство работников в организациях равномерноросло. В прошлом году в парке появилось 13 новых компаний. В основном это предприятия местного капитала, однако есть у нас и очень успешные общества с иностранным капиталом. Радует, что в последние годы ни одно предприятие не обанкротилось, напротив – кризис заставил предпринимателей мыслить шире и внедрять в своем бизнесе инновационные решения, которые помогли улучшить деятельность и добиться великолепных результатов. За 2011 год прибыль предприятий выросла на 53 %. Как самые успешные по обороту можно выделить предприятия, связанные с морским сектором: управляемое норвежским капиталом ЗАО «Marine Technology», ЗАО «Анионас». Из научно-исследовательских организаций, действующих в КНТП, следует упомянуть Институт исследования и планирования окружающей среды Балтийского моря Кайпедского университета. Он является научно-учебным заведением Кайпедского университета, осуществляющим фундаментальные и прикладные научные исследования международного уровня, ведущим подготовку ученых и высококвалифицированных специалистов, осуществляющим международное обучение на уровне докторантуры. В 2011 г. институт осуществлял 25 проектов (19 международных и 5 национальных), связанных с морскими экосистемами и экологией.

– Какие перспективы вы видите в будущем?

– Мы не стоим на месте. Радует, что наша работа ценится, больше не надо никому доказывать, что в современном глобальном пространстве могут выстоять лишь те, кто смело реализует инновационные идеи, применяет их в бизнесе. Мы ищем новые проекты, вместе с партнерами планируем учредить центр морского бизнеса. Особое внимание намереваемся уделять обеспечению еще лучшего качества услуг для работающих у нас предприятий. Отрадно, что предприятия довольны пребыванием в общине КНТП. Проведенные опросы показали, что инфраструктуру, качество организуемых нами мероприятий, семинаров высоко оценивают 96 % действующих в парке предприятий. Их представители подчеркивают и важность оказываемых нами специализированных консультаций. Для нас важно, чтобы общность нашего парка крепла, поэтому, с учетом потребностей научной и деловой общественности, мы намерены оптимизировать, улучшать услуги, расширять их спектр. Иоганн Вольфганг Гете говорил, что лучший способ поддержать и сохранить дружбу заключается во взаимной информации о том, что мы делаем, ибо люди гораздо ближе сходятся друг с другом именно в своей деятельности. Эти слова близки общине нашего парка, которая за десять лет стала словно одна семья. Здесь царит дружеская атмосфера, мы устраиваем для членов общин награждения, поездки, спортивные турниры. Нам важно, чтобы все хорошо себя чувствовали и на работе, и вне ее.

Беседовал Симонас Узник



Kelios dešimtys tarptautinių projektų, šimtai surengtų renginių, konferencijų, sparčiai augantis įmonių skaičius ir per visą pasaulį išsiplėtęs partnerių tinklas. Tokie buvo Klaipėdos mokslo ir technologijų parko dešimt veiklos metų. Per šiuos metus parkas tapo pavyzdžiu, kaip sėkmingai bendradarbiauja mokslas ir verslas, o inovatyvios idėjos virsta pelningu verslu. Apie KMTP veiklą, perspektyvas kalbamės su KMTP direktore Roma STUBRIENE.

KLAIPĖDOS MOKSLO IR TECHNOLOGIJŲ PARKUI – 10 METŲ



Projektas „Technologijos ir mokslas inovatyviams verslui“
VP2-1.4-ŪM-05-V-01-001



– KMTP švenčia dešimties metų jubiliejų. Kokia buvo pradžia ir kaip parkas vystėsi?

– KMTP įsteigtas 2002 metais, o po poros metų duris atvėrė modernus pastatas su novatoriška infrastruktūra ir visomis galimybėmis verslininkams, mokslininkams įgyvendinti inovatyvias idėjas. Iš pradžių turėjome 15 įmonių, o šiandien jau galime pasidžiaugti, kad po vienу stogu čia susitelkė bemaž pussiimtis įmonių, viešųjų įstaigų bei tarptautinių kompanijų padalinii, veikiančių inovatyvioje KMTP aplinkoje bei globalioje rinkoje. Per dešimt gyvavimo metų parkas įsteigė platų bendradarbiavimo tinklą, išsibarsčiusi visuose kontinentuose bei galinti pasiūlyti neribotas bendradarbiavimo galimybes. Džiaugiamės savo bendruomenėje turēdami veržlius ir sėkmingus mokslininkus, progresyvius verslininkus, inovacinių idėjų kūpinus studentus. Mūsų užduotis – skatinti Klaipėdos regiono mokslo ir verslo bendradarbiavimą, šiuolaikinių, mokslui imili technologijų plėtrą, teikti infrastruktūrines ir konsultacines paslaugas inovaciniems įmonėms bei verslo idėjoms Lietuvos Vakarų regione bei visoje šalyje.

– Jūsų veikla neapsiriboja tik Klaipėdos regionu, atveriate kelius inovatyvioms lietuvių idėjoms skilisti ir platesniuose vandenynse. Kokia jūsų veiklos geografija?

– Be abeo, mums labai svarbus Klaipėdos regionas. KMTP vaidina svarbų vaidmenį kurdamai ir propaguodama miesto bei viso regiono įvaizdį ir savitumą. Klaipėdos apskritis yra viena iš Lietuvos ekonomikos lyderių, ji įsitvirtinus pajėgiausių apskričių trejetuke ir pagal BVP vienam gyventojui. Tačiau nuo pat parko veiklos pradžios neapsiribojame tik savo regionu ir šalimi. Per dešimt metų užmezgėme glaudžius ryšius su įvairiomis pasaulio valstybėmis: su visomis ES šalimis, Kinija, Rusija, JAV. Parkas aktyviai bendradarbiauja su Rytų valstybėmis. Šiuo metu intensyviai rengiamės šių metų spalio 1–2 dienomis vyksiančiai „East link“ konferencijai,

kuria siekiama paskatinti ES naujų narių ir Rytų Europos bei Azijos valstybių glaudų bendradarbiavimą sujungiant mokslą ir verslą bei atveriant rinkas bendriems projektams. Projektas „East link“ orientuojamas į šalis, apimantčias Rytų partnerystės programos geografinę erdvę – Baltijos šalis, Rusija, Kazachstaną, Gruziją, Azerbaidžaną, Turkmenistaną, Uzbekistaną, Kirgiziją, Ukrainą, Baltarusiją.

Per 2005–2011 m. laikotarpį parkas įgyvendino 25 projektus, kuriuose kartu su KMTP dalyvavo 75 partneriai (14 nacionaliniu mastu, 61 – tarptautiniu).

– Kokius projektus išskirtumėte?

– Pirmasis KMTP lyderystės projektas – „Interbaltic“. Projektas, kuriam vadovavome, buvo skirtas išanalizuoti transporto perspektyvas Baltijos regione, išsiaiškinti didėjančio Baltijos regiono konkurencingumo poreikius bei transporto ir tarpregioninės logistikos sistemos vystymosi galimybes. Projekte dalyvavo net 42 partneriai iš 10 Baltijos jūros regiono valstybių.

Itin didelio susidomėjimo sulaukė MT LNG projektas, kuriam vadovauja KMTP. Projekto tikslas – sukurti SGD tiekimo grandines Pietų Baltijos regione, siekiant paspartinti SGD infrastruktūros plėtrą ir užtikrinti regione veikiančių įmonių įsitraukimą. Plačiai nuskambėjo ir KMTP organizuotas projektas „Oversize Baltic“. Tai tarptautinis projektas, skirtas pagerinti negabarinių krovinių transportavimo sąlygas Pietų Baltijos regione, išspręsti administracines problemas, užtikrinti sklandų pervežimų planavimą, nubréžti tokų gabenių koridorius. Projekto metu buvo sukurta virtuali informacinė negabarinių transporto sistema OTIN. Ši sistema leidžia gauti reikiama vežėjams apibendrintą informaciją apie pervežimus Pietų Baltijos regione – joje pateikiama susisteminti maršrutų žemėlapiai, skirtingu šalių įstatymai bei leidimų išdavimo priemonės.

KMTP priklauso IASP – Pasaulinei mokslo



ir technologijų parkų asociacijai, organizacijai WAINOVA, kuri vienija pagrindines mokslo ir technologijų parkų bei verslo inkubatorių asociacijas visame pasaulyje. Narystė šiose organizacijose mus įpareigoja būti aktyviems tarptautinėje erdvėje. Šiuo metu mūsų parkas įgyvendina 14 tarptautinių projektų, kuriais skatinamas mokslo ir verslo bendradarbiavimas.

- Toks platus partnerių ratas atveria galimybes į platesnius vandenų išplaukti ir parke dirbančioms įmonėms.

– Taip, parke veikiančios įmonės labai vertina KMTP suteikiamas galimybes rasti partnerių užsienyje. Neseniai atliktoje apklausoje būtent ši faktą jos išskyrė kaip esminį, kodėl joms patinka dirbtį būtent KMTP. Įmonių atstovai teigė, kad jiems svarbi narystė KMTP bei parko teikiamos paslaugos – čia viskas yra po vienu stogu: inovatyvūs renginiai, seminarai, verslo mokymai, konkursai, technologinio verslo, įvairių rūsių finansinės paramos specializuotos konsultacijos bei informacija. Profesionalūs konsultantai įmonėms suteikia naudingos informacijos rizikos kapitalo, subsidijų pritraukimo klausimais, padeda kurti verslo planus, teikti projektus ir jiems surasti finansavimo šaltinius. Per 2011 metus KMTP su teikė verslo paramos už daugiau kaip 600 tūkst. litų. Ši parama skirta Vakarų Lietuvos verslui.

- Kokias laimėjimais gali pasigirti regiono mokslininkai, ar turime išskirtinių, visuomenę sudominusių išradimų?

– Vakarų Lietuvoje turime labai stiprų mokslinį potencialą. KMTP suteikė administracinei ir finansavimo pagalbą habilituotam technologijos mokslų daktarui Sigitui Kudarauskui – jis sukūrė laisvų svyruojančių stūmoklių šiluminę mašiną ir tapo pirmuoju Klaipėdos mokslininku, kuriam pavyko užregistruoti patentą savo išradimui JAV.

Kartu su UAB „Geoterma“ ir Klaipėdos universiteto Sveikatos mokslų fakultetu vystome geoterminiu išteklių panaudojimo projektą, Jame analizuojamos geoterminio vandens panaudojimo galimybės turizme, biotechnologijų srityje. Kartu su mokslininkais atlikome tyrimus dėl geoterminio vandens tinkamumo SPA procedūroms, buvo sukurti ir visuomenei bei potentialiems verslo partneriams pristatyti verslo planai. Tai labai įdomus ir naudingas projektas – Vakarų Lietuvoje turime unikalius geoterminio vandens kladus, tačiau šis potencialas beveik nenaudojamas.

Mokslininkų potencialui padeda skleistis ir Klaipėdoje įgyvendinamas Jūrinio slėnio projektas. Mokslininkai, studentai sėkmingai naujodasi KMTP įsikūrusiomis moderniomis laboratorijomis ir jų įranga, dirbtį su jūrinio slėnio projektais veržiasi vis daugiau mokslininkų ne tik iš Lietuvos, bet ir užsienio.

Tarptautiniu lygiu įvertintas klaipėdietis mokslininkas dr. Petras Grecevičius, jam patikėta Kinijoje įgyvendinti grandiozinį projektą ir suprojektuoti Baltų kultūros parką. Lietuviai – vienintelai iš visų Baltijos jūros Rytų regiono šalių turės išskirtinę galimybę įkurti savo kultūros parką.

Turime ir puikių išradėjų. Štai klaipėdietis

Aleksas Pašilis sukūrė pirmą Lietuvoje bangų generatoriaus prototipą. Mokslininko išradimas galiapti pirmu žingsniu bangų energetikos rūšiai plėtoti mūsų šalyje. Panaudojus šį klaidiečio patentuotą generatoriaus prototipą, gali būti ieškoma galimybų ji pritaikyti serijinei gamybai.

- KMTP į savo veiklą aktyviai įtraukia ir moksleivius, studentus. Kuo pavyksta sudominti jaunimą?

– Itin didelį jaunimo susidomėjimą pajuto me KMTP pradėjus rengti vadinausias sumo robotų kovas. Siekdami įtraukti moksleivius ir studentus į inovatyvias technologines veiklas bendradarbiaujame su regiono robotų kūrėjais, kurių lyderis – Vitalijus Rodnovas. Šie robotų kūrėjai žinomi visame pasaulyje. Lietuvių kūrėjams laimėjus kelis tarptautinius robotų sumo čempionatus, buvo nuspresta 2011 m. Europos robotų sumo čempionatą organizuoti Lietuvoje – KMTP. Stiprinant inžinerijos kompetencijų svarbą, populiarinant jas, panašūs renginiai bus organizuojami ir ateityje.

„East link“: kelias į žinių ekonomiką

Konferencijos tikslai:

- **sukurti tiltą tarp Rytų ir Vakarų mokslo institucijų**
- **skatinti bendrus mokslinių tyrimų projektus**
- **bendradarbiavimo srityse paspartinti technologijų keitimosi procesus**
- **skatinti verslo partnerystę**

Šiuo metu KMTP įgyvendina projektą START. Jis skirtas novatoriškai mąstantiems studentams. Jaunimui rengiame verslumo mokymus, kuriuose jie mokosi sėkmindo verslo kūrimo pagrindų pristato savo verslo idėją. Geriausiai įvertintos verslo idėjos bus pristatomos verslininkams, potencialiems studentų idėjų investuotojams ir partneriams. Idėjų klubo „Verslo taure“ dalyvių komanda, laimėjusi nacionalinį konkursą, turės galimybę sustiprinti praktinius įgūdžius stažuotėje Suomijoje. Laimėtojams taip pat bus suteikta vieta verslo pradžiai – jie galės įsikurti KMTP patalpose.

Rengiame atvirų durų dienas. Kasmet vykstantis renginys – galimybė visiems susipažinti su KMTP įsikūrusiomis įmonėmis, jų vystoma veikla. Kas antrus metus KMTP rengia „Mokslo mugė“. Jų tikslas – skatinti mokslo pažangą, sutelkti perspektyvias įmones ir specialistus, padėti jiems plėtoti verslą, diegti inovacines idėjas ir technologijas, padėti naujoms technologijoms pasiekti rinkas.

- Visuose jūrų renginiuose aktyviai dalyvauja ir parke įsikūrusios įmonės. Koks yra jų veiklos spektras?

– Daugiausiai KMTP dirba finansines, verslo

ir įvairias konsultacijas teikiančios įmonės, taip pat gausu informacinių ir telekomunikaciinių, energetikos ir energiją taupančias sistemas diegiančių bendrovų. Čia veikia tyrimų institucijos, kūrybinių industrių bendrovės, įmonės, susijusios su jūrinėmis, statybinėmis technologijomis. Nuo 2004 iki 2007 metų įsikūrusių įmonių skaičius padidėjo nuo 15 iki 50 úkio subjektų. Per 2008–2010 metų laikotarpį dėl ekonominės krizės neigiamos įtakos įmonių parke siėk tiek sumažėjo, tačiau organizacijose dirbančių skaičius tolygiai didėjo. Pernai parke įsikūrė 13 naujų įmonių. Daugiausia tai vietinio kapitalo įmonės, tačiau turime labai sėkmingų bendrovų, kurių kapitalas nėra lie туviškas. Galime pasidžiaugti, kad pastaraisiais metais nebanskutavo né viena įmonė, atvirščiai – sunkmetis priverte mąstyti verslininkus plačiau ir savo versle diegti inovatyvius sprendimus, kurie padėjo pagerinti veiklą ir pasiekti puikių rezultatų. Per 2011 metus įmonių pelnas išauga 53 proc. Sėkmingiausiomis įmonėmis pagal apyvartą galima išskirti su jūriniu sektoriumi susijusias įmones – norvegų kapitalo valdomą UAB „Marine Technology“, UAB „Anionas“. Iš mokslinių tyrimų organizacijų, veikiančių KMTP, būtina paminėti Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo institutą, kuris yra Klaipėdos universiteto mokslo ir studijų įstaiga, vykdanti tarptautinio lygio fundamentinius ir taikomuosius mokslinius tyrimus, rengianti mokslininkus bei aukštos kvalifikacijos specialistus, išvystinanti tarptautines doktorantūros studijas. 2011 m. institutas vykdė 25 projektus (19 tarptautinių ir 5 nacionalinių), susijusius su jūrinėmis ekosistemomis ir aplinkosauga.

- Kokias perspektyvas regite ateityje?

– Nestovime vietoje ir džiaugiamės, kad mūsų darbas yra vertinamas, neberekia niekam įrodinėti, kad šiuolaikinėje globalioje erdvėje gali išlikti tik tie, kurie drąsiai realizuoja inovatyvias idėjas, jas pritaiko versle. Žvalgomės naujų projektų, kartu su partneriais ketiname kurti jūrinio verslo centrą. Ypatingą dėmesį ketiname skirti dar geresnei paslaugų kokybei pas mus dirbančioms įmonėms užtikrinti. Džiugu, kad įmonės patenkintos būdamos KMTP bendruomenėje. Apklausos parodė, kad infrastruktūros, mūsų organizuojamų renginių, mokymų kokybę labai gerai vertina net 96 proc. parke veikiančių įmonių. Įmonės pabrėžia ir mūsų teikiamus specializuotų konsultacijų svarbą. Mums svarbu, kad mūsų parko bendruomenė stiprėtų, todėl, atsižvelgdami į mokslo ir verslo bendruomenės poreikius, ketiname optimizuoti, gerinti paslaugas, plėsti jų spektrą. Johanas Wolfgangas Gētė yra pasakęs, kad geriausias būdas išlaikyti draugystę – dalytis mintimis apie savo darbus, mat žmones labiausiai suartina veikla. Šie žodžiai artimi mūsų parko bendruomenei, kuri per dešimt metų tapo lyg viena šeima. Čia tvyro draugiška atmosfera, bendruomenės nariams rengiame apdovanojimus, išvykas, sporto turnyrus. Mums svarbu, kad visi gerai jaustusi ir darbe, ir už jo ribų.

Kalbėjosi Simonas Užnys



«Rail Baltica» – стратегический международный проект

Литовская Республика принимает участие в осуществлении международного транспортного проекта «Rail Baltica», который соединит качественной железной дорогой Варшаву (Польша), Каунас (Литва), Ригу (Латвия), Таллин (Эстония) и, подключив железнодорожный паром, Хельсинки (Финляндия).



Маршрут «Rail Baltica» считается приоритетным проектом Трансъевропейской транспортной сети № 27. В инстанциях Евросоюза проект «Rail Baltica» называют стратегическим и долгосрочным железнодорожным проектом, цель которого – развивать высококачественное пассажирское сообщение и грузоперевозки между Балтийскими государствами, Польшей и другими странами ЕС. Модернизированные железнодорожные линии позволят осуществлять эффективное сообщение по суше между странами Балтики

и Северной Европы (особенно Финляндией) и со временем – с Центральной Азией. Улучшенное железнодорожное сообщение будет обладать экологическими преимуществами, сокращать транспортные затраты в европейской сети автодорог, улучшит доступ к Балтийским государствам и послужит стимулом для ускоренного регионального развития в связанных проектом странах. Долгосрочная цель международного проекта «Rail Baltica» – всесторонне претворять в жизнь принципы, связанные с сочетанием разных видов транспорта, их вза-

имодействием, надежностью, безопасностью, создавать благоприятные условия для использования наименее вредного для природы вида транспорта.

«Rail Baltica» – первый реальный проект развития железнодорожного транспорта на восточном побережье Балтийского моря, предназначенный для решения особо важных вопросов растущих грузопотоков в направлении Север–Юг с использованием для этих целей одного из самых экологически чистых и экономичных видов транспорта – железной дороги.



Факты о «Rail Baltica»

Идея прокладки железной дороги европейского стандарта в Балтийских странах родилась в начале 90-х.

12 января 1993 г. постановлением Правительства ЛР была основана Литовская дирекция железной дороги европейского стандарта.

В 1997 г. на состоявшейся в Хельсинки 3-й Европейской конференции транспортных министров приоритетным транспортным коридором европейского масштаба был признан коридор направления Север–Юг № 1.

11 ноября 1999 г. постановлением Правительства ЛР № 1273 утверждены решения специального плана прокладки железнодорожной трассы «Литовско-польская государственная граница – Мариямполе – Каунас» (85,1 км). На утвержденном специальном плане предусмотрено место соединения двух железнодорожных систем.

29 апреля 2004 г. Европейский парламент и Совет Европы решением № 884/2004/EC утвердили список приоритетных транспортных проектов. В этом списке под 27-м номером вписан железнодорожный проект Польши, Литвы, Латвии и Эстонии «Rail Baltica».

В декабре 2005 г. по инициативе Еврокомиссии начата разработка общего для всего транспортного проекта доинвестиционного исследования, цель которого – представить согласованные и оптимальные трассы, технические параметры и предложения инвестиционных возможностей для принятия решений по исполнению.

26 октября 2006 г. в Вильнюсе состоялась первая презентация окончательного отчета по анализу возможностей железной дороги «Rail Baltica», в котором приняли участие представители Еврокомиссии, инициировавшей подготовку анализа, координатор проекта по Европе Павел Теличко и представители стран-партнеров проекта.

В 2007 г. в дирекции железнодорожной инфраструктуры АО «Летувос гляжинкяляй» было основано подразделение – центр проекта «Rail Baltica».

В июле 2007 г. Литва, Латвия и Эстония подготовили и согласовали графики действий, для выполнения этих действий подали заявки на получение финансовой помощи согласно программе TEN-T на период 2007–2013 гг. На состоявшейся в Таллине встрече транспортных министров Балтийских государств пришли к соглашению насчет основных принципов осуществления проекта «Rail Baltica».

7 июля 2009 г. дирекция транспортных инвестиций и АО «Летувос гляжинкяляй» подписали договор о разделе функций, согласно которому АО «Летувос гляжинкяляй» стало исполнителем проекта.

23 декабря 2009 г. по инициативе Министер-



ства транспорта и коммуникаций Правительство Литовской Республики постановлением № 1802 инициировало план неотложных действий по осуществлению проекта «Rail Baltica». Этим планом предлагается проложить европейскую колею вдоль широкой колеи, а где нельзя – проложить совмещенную европейскую колею.

17 апреля 2010 г. Правительство Литовской Республики постановлением № 371 признало «Rail Baltica» важным для государства экономическим проектом.

10 мая 2010 г. начаты первые работы по строительству железнодорожной линии «Rail Baltica» на участке Шяштокай–Моцкава.

В июне 2010 г. в Роттердаме была подписана декларация о грузоперевозках по железнодорожному коридору № 8 «Страны Бенилюкса–Германия–Польша». Отрезок железной дороги Каунас – Варшава, как составная часть проекта «Rail Baltica», стал неотъемлемой частью этого коридора.

8–9 июня 2010 г. в Саррагосе (Испания) состоялась конференция «Дни TEN-T 2010. Трансъевропейские транспортные сети – создание основной сети ЕС», которая была организована по инициативе Еврокомиссии. В ходе этой конференции представители министерств транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии подписали меморандум по поводу «Rail Baltica», подчеркивая свою политическую волю касательно

преемственности этого проекта и наметили конкретные обязательства сторон по его осуществлению.

29 июля 2011 г. были завершены подрядные работы по подготовке работ на первом участке «Rail Baltica» Шяштокай–Моцкава.

11 августа 2011 г. возле первого железнодорожного перекрестка на пути Калвария – Лаздияй состоялась презентация завершения подрядных работ проекта «Rail Baltica» на участке Шяштокай–Моцкава.

В октябре 2011 г. транспортный комиссар Еврокомиссии Сиим Каллас представил предлагаемый план развития транспортного коридора TEN-T на 2014–2020 гг., в котором «Rail Baltica» является неотъемлемой частью приоритетного транспортного коридора «Adriatica-Baltica».

11 октября 2011 г. Сейм предоставил проекту «Rail Baltica» статус чрезвычайной государственной важности.

В ноябре 2011 г. премьер-министры трех Балтийских стран (Литвы, Латвии, Эстонии), по существу, одобрили выводы анализа возможностей отдельной европейской колеи «Rail Baltica», подготовленной консультантом AECOM.

В 2012 году после подготовки технических проектов предусмотрено продолжить подрядные работы на большинстве участков железной дороги «Rail Baltica», ведутся конкурсы на подрядные работы и технический надзор. ■



Задача будущего – развивать «зеленый транспорт»

О перспективах железных дорог JŪRA MOPE SEA беседует со Стасисом Гудвалисом, директором дирекции по грузоперевозкам АО «Летувос гляжинкяляй».

– Почему железные дороги – это транспорт будущего?

– Железнодорожный транспорт – один из самых экологически чистых видов транспорта, при перевозке грузов этим транспортом расходуется в десять раз меньше топлива. Наряду с постоянно совершенствующейся правовой системой Евросоюза и сбалансированной финансовой помощью ЕС это создает предпосылки для развития более благоприятного для природы железнодорожного транспорта, совершенствования технико-технологических и организационных механизмов взаимодействия железнодорожного транспорта с другими видами транспорта. Экология как социальный фактор в других видах деятельности является одной из приоритетных тем в долгосрочной стратегии ЕС. Особенно это важно на производстве и транспорте, где загрязнение окружающей среды является одной из острейших проблем.

– Каковы достижения АО «Летувос гляжинкяляй» в этой сфере?

– АО «Летувос гляжинкяляй» может похвастаться успешным претворением в жизнь идеи интермодального челночного поезда «Викинг», курсирующего по маршруту Клайпеда–Вильнюс–Минск–Киев–Одесса (Ильичевск). С начала проекта в 2003 году, невзирая на замедление экономики в последние годы, уже перевезено свыше 374 тысяч TEU (двадцатифутовых контейнеров), в этом году перевезено 24,5 тыс. TEU. Такие результаты были бы невозможны без тесного сотрудничества между инстанциями делового и общественного сектора всех трех стран, современных решений в сфере менеджмента, своевременных и целевых инвестиций в инфраструктуру, парк подвижного состава. Регулярность, инфраструктура, инновации, информационные технологии, сотрудничество со смежными инстанциями, надлежащий менеджмент – весь этот комплекс предоставляет возможность не только заботиться об экологии и беречь природу, но и позволяет

оптимизировать ресурсы времени и финансов как нашим партнерам и клиентам, так и самим. Это помогло приступить к развитию других интермодальных проектов – «Саулье», соединяющего целых 9 государств от Китая до Бельгии, «Меркурий», курсирующего по маршруту Клайпеда/Калининград–Москва, «Шяштокай Экспресс» – по сухопутному пути между Западной Европой и Россией и странами СНГ, а также «Вильнюс Shuttle» – местное логистическое решение по доставке товаров в Вильнюс и их экспорту через Клайпедский порт.

– Каковы перспективы железных дорог?

– Перспективы связаны как с развитием инфраструктуры, так и с изменениями в их управлении в процессах на всех уровнях.

– Связано ли развитие инфраструктуры только с проектами общественных центров логистики?

– Не только. Активно ведется развитие и терминала по перевалке насыпных грузов в Шяштокай, который создаст возможность оперативно и производительно перегружать сыпучие грузы между колеями разной ширины, и обеспечит более тесные связи между Литвой и Польшей. Также для усиления задела с Польшей постоянно организуются двухсторонние рабочие встречи, возобновляются соглашения, улучшаются условия для клиентов. Активно ведется сотрудничество и в вопросе учреждения и развития 8-го коридора, который соединит Роттердам (Нидерланды) с Каунасом (Литва) именно через Польшу.

– В какой стадии находятся проекты общественных центров логистики?

– В Вильнюсе и Каунасе завершается подготовка технических проектов общественных центров логистики, еще в этом году будут выбраны подрядчики, к строительным работам планируется приступить ранней весной будущего года. Также предпринята инициатива



Слева направо:

Дарюс Бейнортас, ген. директор компании «VPA Logistics», Рустем Жуматаев, управляющий директор АО «Kaztransservis», Стасис Гудвалис, заместитель генерального директора, директор департамента грузовых перевозок АО «Литувос гляжинкяляй», Сергей Дмитриев, директор представительства Казахстанских железных дорог в странах Балтии и Западной Европы .

относительно Клайпедского общественного центра логистики, который будет развиваться по принципу партнерства общественного и частного секторов. На первом этапе на расположенной в Клайпеде железнодорожной станции Драугисте будет создан интермодальный терминал, который позволит эффективнее использовать имеющийся вагонный парк.

– А какие изменения намечены в процессах?

– Изменения не только намечены, но и осуществляются: от тактического уровня – идет внедрение принципа «единого окошка», чтобы клиент получал всю необходимую информацию централизованно, чтобы ему не пришлось ради разных услуг обращаться к разным поставщикам услуг; до стратегического уровня – интенсивно ведется расширение круга партнеров, учреждаются и усиливаются представительства за пределами Литвы.

Таких перемен требует конкурентная среда, обязывающая компанию перейти от традици-



онного бизнеса по перевозке грузов по железным дорогам к ориентации на комплексные логистические решения, удовлетворяющие нужды самых придирчивых клиентов.

Поэтому идут постоянные поиски новых возможностей развития, работа ведется над расширением круга партнеров в восточном и западном направлениях. Для координации развития в восточном регионе интересы акционерного общества представляет компания «Plaske» в Одессе, еще осенью этого года планируется учредить представительство нашей компании в Китае, а в конце будущего года – усилить мощности в России и Белоруссии.

Положительный толчок стимулированию интермодальности оказывает и деятельность ассоциации, созданной для претворения в жизнь результатов международного проекта «II транспортный коридор Восток – Запад» (EW-TC II). Осуществление самого проекта ведется на основании программ сотрудничества стран Евросоюза, расположенных в регионе Балтийского моря. Концепция «зеленого» транспортного коридора Восток–Запад охватывает передвижение грузопотоков между странами Восточной Балтики через Литву, Белоруссию до России, Украиной, Кавказом, Центральной Азией, Китаем и другими странами Дальнего Востока с использованием преимуществ различных видов транспорта и их эффективного взаимодействия. Это осуществляется совместно с партнерами из научных учреждений, институтов власти и бизнес-организаций Швеции, Дании, Германии, Белоруссии и Литвы.

Комплексные логистические решения невозможны только за счет создания инфраструктуры, поэтому большое внимание уделяется созданию инфраструктуры международной сети центров логистики – активно ведется работа с крупнейшими европейскими центрами в Италии (Interporto Bologna), Германии (LogistikNetz), Франции (Sogaris), создаются и укрепляются интермодальные связи между Литвой и Скандинавией, Германией, Польшей, Белорус-

сией, Украиной, Турцией, Россией, Ближним и Дальним Востоком, в сотрудничестве как с морским, так и с автодорожным транспортом.

– Вы упоминали о сотрудничестве с научными учреждениями. Каковы плоды этого сотрудничества?

– Пять лет сотрудничества между Литовской интермодальной транспортной технологической платформой (ЛИТТП) и АО «Летувос гяляжинкяляй» были своевременным ответом на вызовы глобальной экономики. Очевидно, что основными факторами в конкуренции становится не только эффективная деятельность отдельных видов транспорта, внедрение научных достижений, новейших технологий и самых прогрессивных логистических решений, но и эффективное взаимодействие разных видов транспорта. ЛИТТП объединила усилия научных учреждений, институтов власти и бизнес-организаций по преодолению этих вызовов.

АО «Летувос гяляжинкяляй» может выразить удовлетворение тем фактом, что участие компаний в деятельности ЛИТТП оказало влияние на значительное количество важных достижений и прогрессивных решений. Например, при посредничестве ЛИТТП проект интермодального поезда «Викинг» был признан проектом хорошей практики и в 2009 году ему был присужден приз ЕIA в номинации «Лучший интермодальный транспорт и интеграция услуг грузоперевозок от А до Б».

В последние годы компания ведет интенсивное сотрудничество с учеными, выделяя все больше средств на проведение необходимых исследований. Только в нынешнем году на проведение научных работ выделено свыше миллиона литов. Наряду с этим компания стала активным участником международных проектов на основании программ финансовой поддержки Евросоюза, таких как «Hinterport» в проекте «Marco Polo» и «Rail Baltic Growth Corridor» (RBGC). Постоянное сотрудничество с учеными и с партнерами по осущест-

вляемым проектам повышает способность специалистов компании действовать на международных транспортных рынках.

Следует обратить внимание на то, что работа в международных проектах раскрыла важность интеграции всех логистических процессов и особую роль информационных систем в этом процессе. Например, в Вильнюсском общественном центре логистики обсуждается возможность внедрения информационной системы, интегрирующей процессы управления, учета и технологические процессы и обладающей стандартными решениями (интерфейсами) для взаимодействия с информационными системами других компаний, участвующих в логистическом процессе. Ее пользователями станут управляющий центром логистики, расположенные в нем компании транспортных услуг, грузовладельцы, участвующие во взаимодействии компаний с другими видами транспорта и прочие заинтересованные лица, которым предоставляется соответствующий доступ. Для создания таких информационных систем может быть использована ЛИТТП, которая будет готовить форумы на эти темы вместе с ИТ-специалистами, приглашая представителей компаний, внедривших самые прогрессивные решения в области логистики, поделиться опытом и т.п. Для таких проектов планируется расширять круг международных партнеров, как это делается в проектах, финансируемых Евросоюзом.

– Что бы вы пожелали другим участникам рынка транспорта и логистики?

– Глядя в будущее, всегда находясь в поисках новых альтернатив в конкурентной глобальной экономике и испытывая чувство социальной ответственности, призываем всех участников рынка транспорта и логистики сотрудничать и расширять «зеленый» коридор.

– Благодарю за беседу.

Беседовала Юрга Алексайте



„Rail Baltica“ – strateginis tarptautinis projektas

Lietuvos Respublika dalyvauja įgyvendinant tarptautinį transporto projektą „Rail Baltica“, kuris kokybiška geležinkelio linija sujungs Varšuvą (Lenkija), Kauną (Lietuva), Rygą (Latvija), Taliną (Estija) ir, pasitelkus geležinkelio keltą, – Helsinkį (Suomija).

„Rail Baltica“ maršrutas yra laikomas prioritetiniu Transeuropinio transporto tinklo projektu Nr. 27. Europos Sajungos (ES) institucijos „Rail Baltica“ projektą įvardija kaip strateginį ir ilgalaikį geležinkelio projektą, kurio tikslas – plėtoti aukštos kokybės keleivinį susisiekimą bei krovinių vežimus tarp Baltijos valstybių, Lenkijos ir kitų ES šalių. Modernizuotos geležinkelio linijos leistų vykdyti efektyvų susisiekimą sausuma tarp Baltijos ir Šiaurės Europos šalių (ypač Suomijos) ir ilgainiui - su Centrine Azija. Geresnis susisiekimas geležinkelio turės aplinkosauginių privalumų, mažins transporto spūstis Europos kelių tinkle, gerins prieigą prie Baltijos valstybių ir skatins greitesnę regioninę plėtrą susijusiose šalyse. Ilgalaikis tarptautinio „Rail Baltica“ projekto tikslas – visapusiškai įgyvendinti principus, susijusius su įvairių rūšių transporto derinimu, sąveika, patikimumu, sauga, saugumu, sudaryti palankias sąlygas naudoti mažiausiai aplinkai kenkiančio transporto rūšis.

„Rail Baltica“ – pirmasis realus geležinkelio transporto plėtros projektas rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, skirtas spręsti itin svarbius augančių krovinių srautų šiaurės-pietų kryptimi klausimus, tam panaudojant vieną ekologiškiausią ir ekonomiškiausią transporto rūšių – geležinkelius.

Faktai apie „Rail Baltica“

Europinio standarto geležinkelio tiesimo Baltijos šalyse idėja kilo devintojo dešimtmecio pradžioje.

1993 m. sausio 12 d. LR Vyriausybės nutarimu buvo įkurtą Lietuvos europinio standarto geležinkelio direkciją.

1997 m. Helsinkyje įvykusioje III Europos transporto ministru konferencijoje prioritetiniu Europos masto transporto koridoriumi buvo pripažintas Šiaurės pietų krypties koridorius Nr.1.

1999 m. lapkričio 11 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1273 patvirtinti Europos standarto geležinkelio trasos Lietuvos ir Lenkijos valstybės sienai-Marijampolė-Kaunas (85,1 km) tiesimo specialiojo plano sprendiniai. Patvirtintame specialiajame plane numatyta dviejų geležinkelio sistemų sujungimo vieta.

2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamentas ir Europos Taryba sprendimu Nr. 884/2004/EC patvirtino prioritetinių transporto projektų sąrašą. Šiame sąraše 27-uoju numeriu įtrauktas Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos geležinkelio projektas „Rail Baltica“.

2005 m. gruodžio 7 d. Europos Komisijos iniciatyva pradėta rengti bendra visam tarptau-

tiniam projektui priešinvesticinė studija, kurios tikslas – pateikti suderintas ir optimalias trasas, techninius parametrus bei investicinių galimybių pasiūlymus vykdymo sprendimams priuimi.

2006 m. spalio 26 d. Vilniuje įvyko pirmasis geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studijos galutinės ataskaitos pristatymas, kuriame dalyvavo Europos Komisijos, inicijuavusios studijos parengimą, atstovai, projekto Europos koordinatorius Pavelas Telička bei šalių projekto partnerių atstovai.

2007 m. AB „Lietuvos geležinkelai“ Geležinkelio infrastruktūros direkcijoje įkurtas padalinys – „Rail Baltica“ projekto centras.

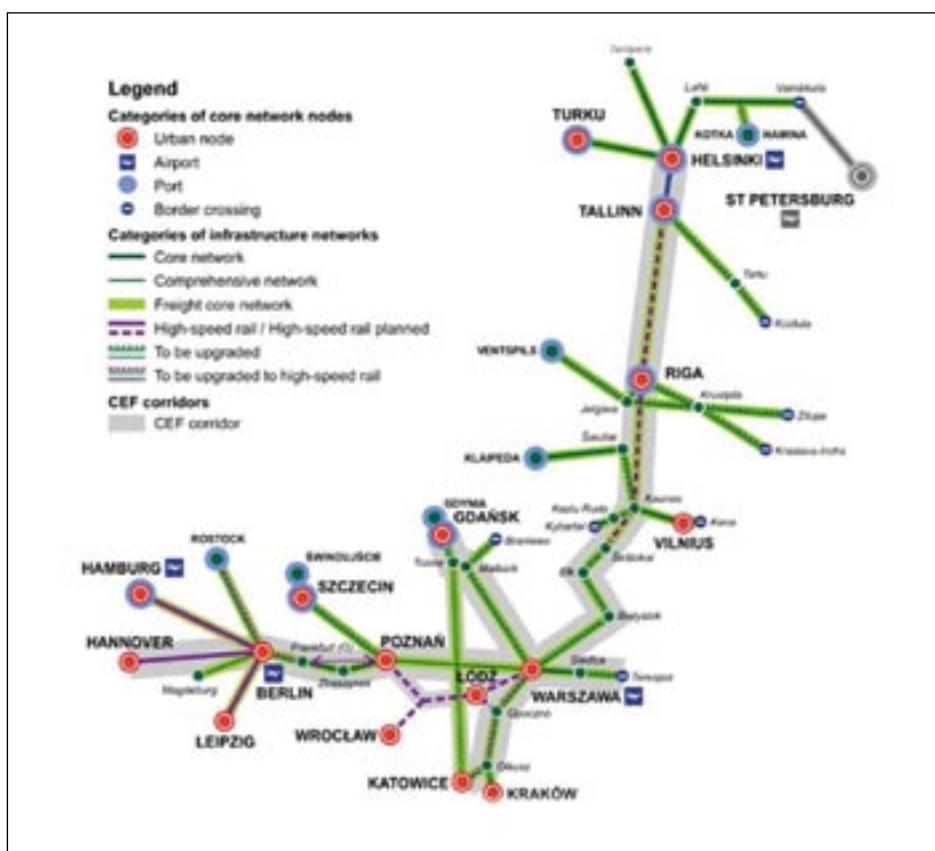
2007 m. liepos mėnesį Lietuva, Latvija ir Estija parengė ir suderino įgyvendinimo veiksmų grafikus, šioms veikloms įgyvendinti pateikė paraiškas TEN-T finansinei paramai gauti pagal 2007–2013 metų laikotarpio programą. Taline įvykusiam Baltijos valstybių transporto ministrų susitikime buvo susitarta dėl pagrindinių projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo principų.

2009 m. liepos 7 d. Transporto investicijų direkcija ir AB „Lietuvos geležinkelai“ pasirašė sutartį dėl funkcijų pasidalijimo, pagal kurią AB „Lietuvos geležinkelai“ tapo projekto vykdytoja.

2009 m. gruodžio 23 d. Lietuvos Respublikos



International transport project "Rail Baltica"



Vyriausybė, inicijavus Susisiekimo ministerijai, nutarimu Nr. 1802 patvirtino Neatidėliotinų veiksmų, kuriuos būtina atlikti igyvendinant projektą „Rail Baltica“, planą. Šiuo planu siūloma europinę vėžę nutiesti palei esamą placiąją vėžę, o kur negalima – nutiesti sugretintą europinę vėžę.

2010 m. balandžio 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 371 pripažino projek-

tą „Rail Baltica“ valstybei svarbiu ekonominiu projektu.

2010 m. gegužės 10 d. pradėti pirmieji „Rail Baltica“ geležinkelio linijos statybos darbai ruože Šeštokai-Mockava.

2010 m. birželio mėn. Roterdame buvo pasirašyta krovinių vežimo geležinkelio koridoriumi Nr. 8 deklaracija „Beniliukso šalys-Vokietija-

Lenkija“. Geležinkelio ruožas Kaunas-Varšuva, kaip sudėtinė projekto „Rail Baltica“ dalis, tapo neatsiejama šio koridoriaus dalimi.

2010 m. birželio 8-9 d. Saragoje (Ispanija) įvyko konferencija „TEN-T dienos 2010. Transeuropiniai transporto tinklai – ES pagrindinio tinklo kūrimas“, kuri buvo organizuota Europos Komisijos iniciatyva. Šios konferencijos metu Lenkijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Suomijos susisiekimo ministerijų atstovai pasirašė memorandumą dėl „Rail Baltica“, pabrëždami savo politinę vilį dėl šio projekto tēstinumo, ir numatę konkretius šalių įsipareigojimus projektui igyvendinti.

2011 m. liepos 29 d. baigtis rangos darbai įrengiant pirmajį „Rail Baltica“ ruožą Šeštokai-Mockava.

2011 m. rugpjūčio 11 d. prie pirmosios geležinkelio pervažos kelyje Kalvarija-Lazdijai įvyko projekto „Rail Baltica“ ruožo Šeštokai-Mockava rangos darbų pabaigos pristatymas.

2011 m. spalio mėnesį Europos Komisijos transporto komisaras Simas Kalas (Siim Kallas) pristatė siūlomą 2014-2020 m. TEN-T transporto koridorių plėtojimo planą, kuriame „Rail Baltica“ yra neatsiejama prioritetinio transporto koridoriaus „Adriatica-Baltica“ dalis.

2011m. spalio 11 d. LR Seimas suteikė „Rail Baltica“ projektui ypatingos valstybinės svarbos statusą.

2011 m. lapkričio mėn. trijų Baltijos šalių (Lietuvos, Latvijos, Estijos) premjerai iš esmės pritarė „Rail Baltica“ atskirosios europinės vėžės galimybų studijos, paruoštos konsultanto AECOM, išvadoms.

2012 metais paruošus techninius projektus, numatyta pratęsti rangos darbus daugumoje „Rail Baltica“ geležinkelio ruožų, vyksta rangos ir techninės priežiūros konkursai.



Ateities uždavinys – plėtoti „žaliajį transportą“

Apie geležinkelių perspektyvas JŪRA MOPE SEA kalbasi su Stasiu Gudvaliu, AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos direktoriumi.

– Kodėl geležinkeliai – tai ateities transportas?

– Geležinkelio transportas – viena iš ekologiškiausių transporto modū, kuria vežant krovinius sunaudojama iki dešimt kartų mažiau degalų. Kartu su nuolat tobulinama Europos Sajungos teisine sistema bei subalansuota finansine parama tai sukuria prielaidas plėtoti palankesnio gamtamai geležinkelio transporto verslą, tobulinti geležinkelio transporto su kitomis transporto rūšimis sąveikos techninius-technologinius ir organizacinius mechanizmus. Ekologija, kaip socialinius veiksny, visose veiklos rūšyse yra viena iš prioritetinių temų ES ilgalaikėje strategijoje. Ypač tai svarbu gamyboje ir transporte, kur aplinkos tarša yra viena iš opiausiu problemų.

– Kokie AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasiekimai šioje srityje?

– AB „Lietuvos geležinkeliai“ gali pasidžiaugti sėkmungiu intermodalinio šaudyklinio traukinio „Vikingas“, kursuojančio maršruto Klaipėda-Vilnius-Minskas-Kijevas-Odesa (Iljičiovskas) įgyvendinimu. Nuo projekto pradžios 2003 metais, nepaisant pastaraisiais metais sulėtėjusios ekonomikos, jau pergaibenta daugiau kaip 374 tūkstančiai TEU (dvidesimtys pėdų konteinerių), šiemet vežta 24,5 tūkst. TEU. Tokie rezultatai nebūtų galimi be glaudaus bendradarbiavimo tarp visų trijų šalių verslo ir viešojo sektoriaus institucijų, šiuolaikinių vadybinių sprendimų, savalaikių ir tikslinių investicijų į infrastruktūrą, riedmenų parką. Reguliarumas, infrastruktūra, inovacijos, informacinės technologijos, bendradarbiavimas su susijusiomis institucijomis, tinkama vadyba – visas šis kompleksas suteikia galimybę ne tik rūpintis ekologija bei tausoti gamta, bet ir leidžia optimizuoti laiko bei finansinius išteklius tiek mūsų partneriams ir klientams, tiek mums patiemis. Tai padėjo pradėti vystyti kitus intermodalinius projektus – „Saulė“, sujungiantį

net 9 valstybes nuo Kinijos iki Belgijos, „Merkurijus“, važiuojantį maršrutu Klaipėda/Kalinigradas – Maskva, „Šeštokai Express“ – sausumos kelią tarp Vakarų Europos ir Rusijos bei NVS šalių ir „Vilnius Shuttle“ – vietinių logistikos sprendimą prekių pristatymui į Vilnių bei jų eksportui per Klaipėdos uostą.

– Kokios geležinkelio perspektyvos?

– Perspektyvos susijusios tiek su infrastruktūros plėtra ir vystymu, tiek su pokyčiais ir jų valdymu visų lygiu procesuose.

– Ar infrastruktūros vystymas susietas tik su viešųjų logistikos centrų projektais?

– Ne tik. Aktyviai vystomas ir Šeštokų birių krovinių krovos terminalas, sukursiantis galimybę operatyviai ir našiai perkrauti birius krovinius tarp skirtingo pločio vėžių bei užtikrinantis glaudesnį ryšį tarp Lietuvos ir Lenkijos. Taip pat idėbiui su Lenkija sustiprinti nuolat organizuojami dvišaliai darbiniai susirinkimai, atnaujinami susitarimai, gerinamos salygos klientams. Aktyviai bendradarbiaujama ir dėl 8-ojo koridoriaus steigimo bei vystymo. Jis jung Roterdamą (Nyderlandai) su Kaunu (Lietuva) būtent per Lenkiją.

– Kokia yra viešųjų logistikos centrų projektų stadija?

– Vilniuje ir Kaune jau baigiami rengti viešųjų logistikos centrų techniniai projektai, dar šie met bus išrinkti rangovai, statybos darbus numatomai pradėti ankstyva kitą metų pavasarį. Taip pat imtasi iniciatyvos dėl Klaipėdos viešojo logistikos centro, kuris bus vystomas viešojo ir privataus sektorių partnerystės principu. Pirmaujon etapu Klaipėdoje esančioje „Draugystės“ geležinkelio stotyje bus kuriamas intermodalinis terminalas, leisiantis efektyviai išnaudoti turimą vagonų parką.

– O kokie pokyčiai numatyti procesuose?

– Pokyčiai ne tik numatyti, bet ir vykdomi nuo taktinio lygio – diegiamas „vieno langelio“ principas, kad klientas visą reikalingą informaciją gautų centralizuotai, jam neberekėtų dėl skirtingu paslaugų kreiptis į skirtingus paslaugų teikėjus iki strateginio lygio – intensyviai plečiamas partnerių ratas, steigiamos ir stiprinamos atstovybės už Lietuvos ribų.

Tokių pokyčių reikalauja konkurencinė aplinka, įpareigojanti bendrovę pereiti nuo tradicinio krovinių vežimo geležinkeliais verslo prie orientacijos į kompleksinius logistikos sprendimus, tinkamus įnortingiausiams kliento poreikiams.

Todėl nuolat ieškoma naujų plėtros galimybių, plečiamas partnerių ratas Rytų ir Vakarų kryptimis. Plėtrai Rytų regione koordinuoti bendrovės interesams atstovauja kompanija „Plaske“ Odesoje, dar šių metų rudenį planuoja įsteigtį bendrovės atstovybę Kinijoje, o kitų metų pabaigoje sustiprinti pajėgumus Rusijoje ir Baltarusijoje.

Teigiamą postūmį intermodalumo skatinimui suteikia ir tarptautinio projekto „Rytų-Vakarų transporto koridorius II“ (EWTC II) rezultatų įgyvendinimui sukurtos asociacijos veikla. Pats projektas vykdomas pagal Europos Sajungos Baltijos jūros regiono bendradarbiavimo programas. Rytų-Vakarų „žaliojo“ transporto koridorius koncepcija apima krovinių srautų judėjimą tarp Pietinės Baltijos šalių per Lietuvą, Baltarusiją iki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Toliuijų Rytų šalių, panaudojant transporto rūšių privalumus ir efektyviai ju siveiką. Dirbama kartu su partneriais iš Švedijos, Danijos, Vokietijos, Baltarusijos ir Lietuvos mokslo bei valdžios institucijų ir verslo organizacijų.

Kompleksiniai logistikos sprendimai negalimi vien tik kuriant infrastruktūrą, todėl didelis dėmesys skiriamas tarptautinio logistikos centrų tin-



klo sukūrimui – aktyviai dirbama su didžiausiais Europos centrais Italijoje (*Interporto Bologna*), Vokietijoje (*LogistikNetz*), Prancūzijoje (*Sogaris*), kuriamos bei stiprinamos intermodalinės jungtys tarp Lietuvos ir Skandinavijos, Vokietijos, Lenkijos, Baltarusijos, Ukrainos, Turkijos, Rusijos, Artimųjų ir Toliųjų Rytų, bendradarbiaujama tiek su jūrą, tiek su kelių transporto organizacijomis.

– Užsiminėte apie bendradarbiavimą su mokslo institucijomis. Kokie šio bendradarbiavimo vaisiai?

– Penki bendradarbiavimo metai tarp Lietuvos intermodalinio transporto technologijų platformos (LITTP) ir AB „Lietuvos geležinkelis“ buvo savalaikis atsakas į globalios ekonomikos iššūkius. Akivaizdu, kad svarbiausias veiksniai konkurencijoje tampa ne tik atskirų transporto rūšių efektyvi veikla, mokslo laimėjimų, naujausių technologijų ir pažangiausių logistikos sprendimų diegimas, bet ir transporto rūšių efektyvi sąveika. Lietuvos intermodalinio transporto technologijų platforma (LITTP) suvienijo mokslo, valdžios institucijų ir transporto verslo organizacijų pastangas šiemis iššūkiams įveikti.

AB „Lietuvos geležinkelis“ gali pasidžiaugti, kad bendrovės dalyvavimas LITTP veikloje turėjo įtakos daugeliui svarbių laimėjimų ir pažan-

gių sprendimų. Vienas iš tokų – tarpininkaujant LITTP, intermodalinio traukinio „Vikingas“ projektas buvo pripažintas gerosios praktikos pavyzdžiu ir 2009 metais jam buvo paskirtas EIA apdovanojimas nominacijoje „Geriausias intermodalinis transportas ir krovinių vežimo nuo A iki B paslaugų integracija“.

Pastaraisiais metais bendrovė intensyviai bendradarbiauja su mokslininkais, skiria vis daugiau lėšų reikalingoms bendrovei studijoms atlikti. Vien šiai metai mokslo darbams atliki skirta daugiau kaip milijonas litų. Kartu bendrovė tapo aktyvia tarptautinių projektų dalyve pagal Europos Sąjungos finansinės paramos programas, kaip antai „Marco Polo“ projekte „Hinterport“, bei „Rail Baltic Growth Corridor“ (RBGC) projekte. Nuolatinis bendradarbiavimas su mokslininkais ir su vykdomyų projektų partneriais didina bendrovės specialistų gebėjimus veikti tarptautinėse transporto rinkose.

Atkreiptinas dėmesys, kad darbas tarptautiniuose projektuose atskleidė visų logistikos procesų integracijos svarbą ir ypatingą informacių sistemų vaidmenį šiame procese. Pavyzdžiu, Vilniaus vienajame logistikos centre svarstoma galimybė įdiegti informacinę sistemą, integruojančią valdymo, technologinius ir apskaitos procesus bei turinčią standartinius sprendimus

(interfeisus) sąveikai su kitų logistikos procese dalyvaujančių kompanijų informacinėmis sistemomis. Jos vartotojais būtų logistikos centro valdytojas, įsikūrusios Jame transporto paslaugų kompanijos, krovinių savininkai, sąveikoje dalyvaujančios kitų transporto rūsių kompanijos ir kiti suinteresuoti asmenys, kuriems suteikiamą atitinkamą prieiga. Tokių informaciinių sistemų kūrimui galėtų būti panaudota LITTP. Ji rengtų forumus šia tematika kartu su informacių technologijų specialistais, kvestu pažangiausius logistikos sprendimus įdiegusių kompanijų atstovus pasidalinti patirtimi ir panašiai. Tokiems projektams numatoma plėsti tarptautinių partnerių ratą, kaip tai daroma Europos Sąjungos finansuojamuose projektuose.

– Ko palinkėtumėte kitiems transporto ir logistikos rinkos dalyviams?

– Žvelgdami į ateitį, visados ieškodami naujų alternatyvų konkurencingoje globalioje ekonomikoje bei jausdami socialinę atsakomybę, kviečiame visus transporto ir logistikos rinkos dalyvius bendradarbiauti ir plėtoti „žaliajį“ transportą.

– Ačiū už pokalbi.

Kalbėjosi Jurga Aleksaitė



«Аэросвіт» – активно развивающаяся компания между Востоком и Западом



**Интервью с Антоном
Маттисом, первым
заместителем генерального
директора по коммерческой
работе авиакомпании
«Аэросвіт»**

– Авиакомпания «Аэросвіт» уже более двух лет выполняет прямые рейсы Вильнюс-Киев. Скажите, в чем, на ваш взгляд, состоит особенность литовского рынка?

– Рынок Литвы достаточно уникален и своеобразен. С одной стороны, его характеризует динамичный рост практически по всем параметрам, включая интенсивность рейсов и пассажиропотоки. Это подтверждает и официальная статистика международного аэропорта Вильнюс. С другой стороны, он значительно отличается от других европейских рынков, в том числе соседних – латвийского и эстонского. Здесь отсутствует национальный перевозчик и более заметно влияние бюджетных (low cost) авиакомпаний. В Литве low cost- компании контролируют гораздо большую долю рынка, чем в соседних странах. В то же время они прежде всего ориентированы на западные направления, тогда как спрос на полеты в Азию, на Ближний и Дальний Восток, в страны СНГ растет на литовском рынке быстрее, чем предложение. Все это создает неплохие возможности для интенсивной конкуренции.

В рамках маршрутной сети «Аэросвіта» мы отмечаем повышенный интерес в Литве к таким трансферным (через Киев) направлениям полетов, как Тель-Авив, Тбилиси, Алматы, Астана, Афины, Дубай, Стамбул.

Мы также имеем отдельные планы по развитию въездного туризма в Литовскую Республику из стран СНГ. Ведь Литва уникальна по своим природным и рекреационным ресурсам. И это подтверждает популярность литовских курортов среди жителей, например, стран Ближнего и Среднего Востока.

– Какие типы воздушных судов используются на линии Вильнюс-Киев?

– С начала выполнения собственных рейсов Вильнюс-Киев, с марта 2010 г., мы использовали разные типы самолетов, чтобы изучить потенциал рынка. На данный момент в ротации у нас задействовано воздушное судно ATR72, которое «Аэросвіту» предоставляет надежный партнер – «Danish Air Transport A/S». До мая 2012 г. на маршруте использовался самолет авиакомпании «Qimber Sterling», отзванный ввиду банкротства перевозчика. Впрочем,

чем, это никоим образом не повлияло на наши дальнейшие планы по развитию линии.

– Разве у авиакомпании недостаточно собственного флота? Что побуждает прибегать к услугам перевозчиков-партнеров?

– «Аэросвіт» активно развивается и на данный момент имеет в своем флоте 29 среднемагистральных самолетов производства компаний «Boeing». С точки зрения эффективности в авиации не принято комплексовать флот техникой разных производителей. А оптимальной емкостью для линии Вильнюс-Киев, как показала практика, является около 70 кресел на рейс, что позволяет сохранить удобное расписание – 2 рейса в день. Поэтому для эксплуатации данного маршрута мы привлекаем самолеты типа ATR72, обслуживание которых берет на себя авиакомпания-эксплуатант. Впрочем, по мере развития спроса на литовском рынке мы будем рады вывести на линию собственные воздушные суда Boeing 737 с емкостью более 100 кресел.

– Каковы ваши планы по дальнейшему развитию авиакомпании? Насколько уверенно вы входите в зимний сезон?

– Авиакомпанией «Аэросвіт» выбран ориентир на дальнейшее развитие и повышение конкурентоспособности, поэтому мы интенсивно обновляем парк воздушных судов. Так, за довольно короткий промежуток времени, за март-июль этого года, компания привлекла к обслуживанию маршрутной сети 6 самолетов нового поколения. Четыре из них – два Boeing 737-800 NG и два Boeing 737-700 NG – мы взяли в долгосрочный операционный лизинг. Два самолета Embraer 190 прибыли в Киев по заказу нашего партнера по авиационному альянсу – компании «Днеправіа», которая специализируется на эксплуатации воздушных судов бразильского самолестроительного концерна. Но оба самолета предназначены для выполнения рейсов под позывными «Аэросвіта», потому из Бразилии с завода «Embraer» они поступили уже с логотипом «Аэросвіта». Таким образом, на сегодняшний день нашу маршрутную сеть обслуживает самый молодой и самый эффективный флот среди крупнейших украинских авиакомпаний. Далее, в 2013-2016 годах, запланированы дальнейшие поставки девяти Boeing Next Generation 737 и еще трех Embraer 190. А в целом в течение ближайших пяти лет мы намерены полностью обновить свой среднемагистральный парк за счет самолетов новой генерации.

– Спасибо за ответы.

Беседу вел Миколас Ужмядис

Компания «Аэросвіт» создана в 1994 году. Сегодня она является крупнейшим украинским авиаперевозчиком. Обслуживает более 80 международных воздушных линий, включая 6 трансконтинентальных – в Нью-Йорк, Торонто, Пекин, Дели, Бангкок и Хошимин, а также перевозит пассажиров в крупнейшие административные центры Украины – Днепропетровск, Донецк, Одессу, Симферополь, Харьков, Львов и Ивано-Франковск.



„Aerosvit“ – aktyviai besivystanti kompanija tarp Rytų ir Vakarų

Interviu su Antonu Matisu, aviacijos kompanijos „Aerosvit“ generalinio direktoriaus pirmuoju pavaduotoju komercijai

– Aviakompanija „Aerosvit“ jau ilgiau kaip dvejus metus vykdo tiesioginius reisus Vilnius-Kijevas. Sakykite, kuo, Jūsų manymu, ypatinga Lietuvos rinka?

– Lietuvos rinka ganetinai unikali ir savita. Visų pirma, jai būdingas dinamiškas augimas visais parametrais kartu su reisų intensyvumu ir keleivių srautais. Tai patvirtina ir oficialioji Vilniaus tarptautinio oro uosto statistika. Antro vertus, ji gerokai skiriasi nuo kitų Europos rinkų, taip pat ir kaimynių – Latvijos ir Estijos. Čia nėra nacionalinio vežėjo ir labiau akiavizdi biudžetinių pigių skrydžių (*low cost*) aviakompanijų įtaka. Lietuvoje pigių skrydžių kompanijos kontroliuoja didesnę rinkos dalį nei kaimyninėse šalyse. Tuo pat metu jos pirmiausia orientuotos į Vakarus, kai tuo tarpu skrydžių į Aziją, Artimuosius ir Tolimuosius Rytus, į NVS šalis paklausa Lietuvos rinkoje didėja sparčiau nei pasiūla. Visa tai sudaro neblogas intensyvios konkurencijos galimybes.

Kompanijos „Aerosvit“ maršrutų tinklą pastebime padidėjusį Lietuvos susidomėjimą tokiais transferiniais skrydžiais (per Kijevą), kaip Tel Avivas, Tbilisis, Almata, Astana, Atėnai, Dubajus, Stambulas.

Mes turime ir planų plėtoti įvažiavimo į Lietuvos Respubliką iš NSV šalių turizmą. Juk Lietuva unikali savo gamtos ir rekreacinių išteklių. Ir tai patvirtina Lietuvos kurortų populiarumas, tarkim, tarp Artimųjų ir Vidurinių Rytų šalių gyventojų.

– Kokio tipo orlaivius naudojate linijoje Vilnius-Kijevas?

– Iš pradžių, kai tik pradėjome organizuoti savo reisus Vilnius-Kijevas, nuo 2010 metų kovo, naudojome įvairių tipų lėktuvus, norėdami ištirti rinkos potencialą. Šiuo metu rotacijos principu naudojamės orlaiviu ATR72, kurį mūsų kompanijai „Aerosvit“ skyrė patikima partnerė „Danish Air Transport A-S“. Iki 2012 metų gegužės šiuo maršruto skraidė aviakompanijos „Qimber Sterling“ lėktuvas, atšauktas dėl vežėjo bankroto. Beje, tai visiškai neturėjo įtakos mūsų tolesniems linijos plėtojimo planams.

– Argi Jūsų aviakompanija neturi pakankamai savo lėktuvų? Kodėl naudojatės partnerių slaugomis?

– „Aerosvit“ aktyviai plėtoja savo veiklą ir šiuo metu turi savo žiniuje 29 vidurinių ir tolimujių skrydžių lėktuvus, pagamintus „Boeing“ kompanijoje. Efektyvumo požiūriu aviacijoje nepriimta komplektuoti laivyną įvairių gamintojų technika. O linijoje Vilnius-Kijevas optimali talpa, kaip parodė praktika, yra maždaug 70 vietų vienam reisui, todėl galima išlaikyti patogų tvarkaraštį – 2 reisus per dieną. Šiam maršrutui aptarnauti naudojame ATR72 tipo lėktuvus, kuriuos aptarnauja juos ekspluojuanti aviakompanija. Beje, jeigu padidės paklausa Lietuvos rinkoje, džiaugsimės galédami panaudoti savo per 100 kėdžių oro lainerius „Boeing 737“.

– Kaip planuojate toliau plėtoti savo aviakompaniją? Ar tvirtai pasitinkate žiemos sezoną?

– Aviakompanija „Aerosvit“ eina kompanijos plėtros ir konkurencingumo didinimo keliu, todėl intensyviai atnaujiname lėktuvų parką. Antai per gana trumpą laiką, šių metų kovo liepos mėnesiais, kompanija skyrė maršrutiniui tinklui aptarnauti 6 naujos kartos lėktuvus. Keturis iš jų – 2 „Boeing 737-800 NG“ ir 2 „Boeing 737-700 NG“ – gavome ilgalaikiam išsimokėjimui. Du lėktuvai „Embraer 190“ gauti Kijeve mūsų partnerio aviacijos aljanse – kom-

panijos „Dnepravia“ užsakymu. Ši kompanija specializuojasi ekspluojadama Brazilijos lėktuvų gamybos koncerno orlaivius. Bet abu lėktuvai skirti reisams su „Aerosvit“ šaukiniais, todėl iš Brazilijos gamyklos „Embraer“ jie gauti jau su „Aerosvit“ „livréja“. Taigi šiuo metu mūsų maršrutų tinklą aptarnauja jauniausias ir efektyviausias tarp didžiųjų Ukrainos aviacijos kompanijų oro laivynas. Vėliau, 2013-2016 metais, planuojame gauti devynis „Boeing Next Generation 737“ ir dar tris „Embraer 190“. O apskritai per artimiausius 5 metus ketiname visiškai atnaujinti savo vidutinijų magistralinį parką naujos generacijos lėktuvais.

– Dėkojame už atsakymus.

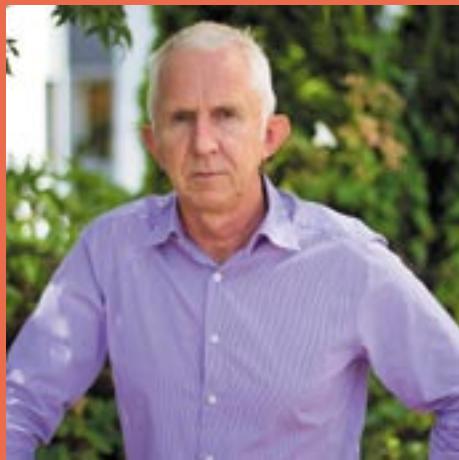
Kalbėjosi Mykolas Užmedis

Kompanija „Aerosvit“ įkurtą 1994 metais. Darbar ji yra didžiausia Ukrainoje oro vežėja. Ji aptarnauja per 80 tarptautinių oro linijų, tarp jų ir transžemyninės: skraido į Niujorką, Torontą, Pekiną, Delį, Bangkoką ir Hošiminą, taip pat skraidina keleivius į didžiuosius Ukrainos administracinius centrus – Dnepropetrovską, Donecką, Odesą, Simferopolį, Charkovą, Lvovą ir Ivano Frankovską. ■





Джим Кларк: «Интеграция – ключ к мировой культуре»



Гость международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA – председатель совета директоров и владелец Канадского колледжа английского языка Джим КЛАРК.

– Существует множество школ по всему миру, которые принимают иностранных студентов. Канадский колледж английского языка (CCEL) принимает студентов из 50 стран мира. Что особенного в вашей языковой школе по сравнению с другими, что так привлекает студентов?

– Мы тратим много времени на исследования, на развитие нашего учебного плана и программ, чтобы быть уверенными в их современности. Используем современное техническое оборудование и мотивируем студентов на учебу и общение на английском языке. Форма обмена информацией постоянно меняется, и образование должно следовать этой тенденции. Мы все больше общаемся через клавиатуру и монитор, и задача преподавателя сегодня – подготовить студентов к этим изменениям.

– Какова образовательная концепция в CCEL?

– Если студенты мотивированы на овладение языком, они будут неутомимо учиться, бесстрашно пользоваться языком за пределами школы и обучаться гораздо быстрее. Мы стараемся дать лучшие учебные материалы и использовать соответствую-

щие методы обучения. То, что работало 20 лет назад, совсем не обязательно будет мотивировать и стимулировать студентов сегодня. Мы твердо верим в свои силы и шагаем в ногу со временем. Мотивация – залог успеха.

– В последнее время много внимания со средоточено на глобализации и интеграции стран с мировой экономикой в области бизнеса, образования, науки, политики, искусства и культуры. Каково ваше личное мнение о такой интеграции?

– Деловой мир принял английский язык как общепринятый способ общения. Во многом это произошло благодаря компьютерным технологиям. Для тех, кто вовлечен в международный бизнес, очень важно легко общаться на английском языке, в особенности посредством клавиатуры и монитора. Интернет открывает мировую культуру. Новые идеи, затрагивающие все аспекты нашей жизни, все больше создаются и распространяются через интернет. Примером тому является политическая революция на Ближнем Востоке. Все больше и больше людей получают факты, новости, информацию и идеи из интернета, а не посредством традиционных телевидения, газет и радио, предпочитают международные источники информации местным. Интеграция является ключевым компонентом в мировой интернет-культуре.

– Что вы можете сказать о будущих тенденциях в области образования – лет этак через 5-10?

– Люди вместо книг станут оказывать предпочтение новым технологиям доставки информации, и образование будет вынуждено следовать этому. Образование и в будущем останется наиболее эффективным при наличии учителя, но использование технологий для виртуальных классов, интерактивных уроков, особенно для доступа к учебным материалам, станет нормой. Образование будет сфокусировано на подготовке к карьере в отличие от нынешнего обучения, ставящего цель просто быть образованным или иметь учченую степень. То, что именно и как вы изучили, будет иметь большее значение. Экономические сдвиги и конкуренция на рынке труда будут здесь основной движущей силой.

– CCEL имеет филиалы в нескольких странах по всему миру. Каковы перспективы дальнейшего развития?



– Мы ожидаем быстрый рост интереса по всему миру к нашему учебному пособию, которое базируется на интернете. Мы заменили книги на компьютеры, но по-прежнему с наличием преподавателей. В настоящее время наши учебные программы преподаются в 17 университетах, колледжах и школах по всему миру, и мы прогнозируем потенциальный рост до 100 учебных заведений к концу 2013 года и до 200 – к 2014 году. Все больше университетов по всему миру привлекают преподавателей-гостей с лекциями и проводят виртуальные лекции в международных кампусах – в основном на английском языке. Поэтому учителя и администрации университетов и ищут такие программы, как наши.

– Как вы строите свой бизнес в мире и отношения с образовательными заведениями?

– Ежегодно 5000 студентов посещают наши программы в Северной Америке, и каждый из этих студентов, возвращаясь в свою страну, рассказывает историю CCEL. Эти студенты подтверждают нашу репутацию и позволяют расширять нашу сеть по всему миру. В эту новую эпоху интернета и социальной медиа хорошие новости распространяются быстро.

– Спасибо за интервью.

– С удовольствием участвовал в нем.

Беседовал Александр Галуненко





Džimas Klarkas: „Integracija – raktas į pasaulio kultūrą“

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MORE SEA svečias – Kanados anglų kalbos koledžo savininkas ir direktorių tarybos pirmininkas Džimas Klarkas.

– Pasaulyje yra daugybė mokyklų, kurios priima mokytis studentus iš užsienio. Kanados anglų kalbos koledže (CCEL) mokosi studentai iš 50 pasaulio šalių. Kuo ypatinga jūsų mokykla palyginti su kitomis, kuo ji taip traukia studentus?

– Mes daug laiko skiriame tyrimams, mokymo programų ir planų tobulinimui. Naudojame modernias technologijas ir motyvuojamė studentus mokytis ir bendrauti anglų kalba. Pasikeitimo informacija formos nuolat kinta, ir švietimas turi vadovautis šia tendencija. Mes vis dažniau bendraujame naudodamai klaviatūrą ir monitoriu, todėl dėstytojo užduotis dabar – paruošti studentus tiems pokyčiams.

– Kokia Jūsų koledžo švietimo koncepcija?

– Jeigu studentai motyvuoti mokytis anglų kalbos, jie tikrai stengsis, nebijo naudotis šia kalba už mokyklos ribų, greičiau sukaups praktinių išgūdžių. Stengiamės suteikti jiems geriausias mokymo priemones ir pasitelkti naujausius mokymo metodus. Tai, kas buvo prieš 20 metų, da-

bar jau nebūtinai motyvuos ir skatins studentus. Mes tvirtai tikime savo jėgomis ir žengiame koja kojon su laiku. Motyvacija yra sékmės laidas.

– Pastaruoju metu daug dėmesio skiriama šalių globalizacijai ir integracijai verslo, švietimo, mokslo, politikos, meno ir kultūros srityse. Ką jūs manote apie tokią integraciją?

– Komercinis pasaulis priėmė anglų kalbą kaip visiems tinkamą bendravimo priemonę. Iš dalies tam padėjo kompiuterinės technologijos. Tiems, kurie įsitraukę į tarptautinį verslą, labai svarbu lengvai bendrauti anglų kalba, ypač kompiuterio pagalba. Internetas atveria pasaulinę kultūrą. Naujos idėjos visais mūsų gyvenimo aspektais vis labiau plinta per internetą. To pavyzdys gali būti politinė revoliucija Artimuosiuose Rytuose. Vis daugiau žmonių gauna faktų, naujienu, informacijos ir idėjų iš interneto, o ne iš tradicinių informacijos šaltinių: televizijos, radio, laikraščių. Jie mieliau renkasi ne vietinius, o tarptautinius informacijos šaltinius. Integracija

ra yra pagrindinis pasaulio internetinės kultūros komponentas.

– Ką galite pasakyti apie švietimo ateities tendencijas – na, gal po kokių 5-10 metų?

– Žmonės pirmenybę teiks nebe knygoms, o naujoms informacijos gavimo technologijoms, ir švietimas negalės to nepaisyti. Švietimas ir ateityje bus efektyvesnis mokytojų dėka, tačiau virtuaalus mokymo klasės, interaktyvios pamokos taps norma. Švietimas bus sukonzentruotas ruošti karjerai, o ne šiaip lavinti žmones, kaip yra dabar. Ką ir kaip jūs išmokote, turės didelę reikšmę. Ekonominikos poslinkiai ir konkurencija darbo rinkoje šiuo atveju bus pagrindinė varomoji jėga.

– CCEL turi filialų keliose šalyse visame pasaulyje. Kokios tolesnės šio mokymo tinklo raidos perspektyvos?

– Tikimės vis didesnio susidomėjimo mūsų mokymo priemonėmis, kurios paremtos internetu. Knygas pakeitėme kompiuteriais, tačiau mokytojų neatsiskakėme. Šiuo metu mūsų mokymo programos dėstomas 17 universitetų, koležų ir mokyklų visame pasaulyje, ir mes prognozuojame, kad iki 2013 metų tokų mokyklų bus 100, o 2014 metais jų bus jau iki 200. Vis daugiau pasaulio universitetų skaityti paskaitas pasitelkia dėstytojus svečius ir rengia tarptautines virtualias paskaitas dažniausiai anglų kalba. Todėl mokytojai, universitetų dėstytojai ir administracija ieško tokų programų, kaip mūsų.

– Kaip organizuojate savo verslą pasaulyje ir santykius su mokymo įstaigomis?

– Kasmet 5000 studentų lanko mūsų programas Šiaurės Amerikoje, ir kiekvienas jų, grįžę į savo šalį, pasakoja CCEL istoriją. Tie studentai patvirtina mūsų reputaciją ir padeda išplėsti mūsų tinklą visame pasaulyje. Šioje naujoje interneto epochoje geros naujienos greitai plinta.

– Dėkojame už interviu.

– Mielai tame dalyvavau.

Kalbėjosi Aleksandras Galunenka





«Transport logistic China» (Шанхай, Китай): международное сотрудничество и развитие логистики

5-я международная выставка логистики, телематики и транспорта «Transport logistic China» и «Air Cargo China», состоявшаяся 5-7 июня в Шанхае (Китай), проводится с 2004 года. Это международное мероприятие, одно из ярчайших в Азии и организуемое компанией «Messe München International», проходит раз в два года, попеременно с выставкой мирового масштаба «Transport logistic», организуемой той же компанией в Мюнхене (Германия).



«Transport logistic China» – лидер рынка

В этом году в новом международном «Экспоцентре» Шанхая на площади в 22 тыс. квадратных метров свою продукцию и услуги представили 490 экспонентов из 42 стран. Они продемонстрировали самые эффективные новинки в области мирового движения товаров, самые оптимальные логистические решения.

Свою транспортную стратегию и логистический опыт в национальных павильонах представили Чехия, Франция, Германия, Италия, Латвия, Литва, Малайзия, Россия и США.

Малайзия и США представлены на этой выставке с национальными стендаами впервые. Торговый комиссар Генерального консульства Малайзии Мансор Шах Вахид (Mansor Shah Wahid), выступивший по этому случаю с докладом от имени делегации Малайзии, заверил, что собравшиеся здесь участники мирового уровня из многих азиатских компаний являются очень подходящей платформой для развития бизнеса Малайзии.

Важная роль в транспортно-логистическом мероприятии этого года досталась Китаю. Из 490 участников выставки 167 представляли Китай, оказавшийся на вершине роста мировой экономики. После него наибольшее число участников на выставку прислали Германия, Италия, Россия, США и Франция.

Председатель Шанхайской федерации современных услуг Чжоу Юйпэн (Zhou Yupeng) на церемонии открытия сказал, что 5-я международная выставка с самого начала ее успешной деятельности придерживается установки на укрепление международного делового сотрудничества, поощрение развития транспорта и логистики в Азии. Госсекретарь министерства транспорта, строительства и урбанистики Федеративной Германии Андреас Шауэр (Andreas Scheuer) сказал, что партнерство между Германией и Китаем, а значит – между Европой

и Азией сделало еще один шаг вперед. Темпы роста наглядно свидетельствуют, что выставка «Transport logistic China» является лидером этого рынка.

«Air Cargo China» – быстрые темпы роста

В этом году как минимум на 30 процентов расширилась выставка «Air Cargo China», представившая свои новые возможности и новых участников. Впервые на этой выставке в нынешнем году появились компании «Luxair» (Люксембург), «Changi Airport Group» (Сингапур) «Oman Air cargo» (Оман) и другие.

Директор по вопросам логистики управления экономического развития Сингапура Кельвин Вонг (Kelvin Wong) отметил, что в последнее время заметен бум торговли в Азии. Эта тенденция сохраняется и ныне. Азия становится не только крупнейшим в мире производителем, но и крупнейшим рынком потребителей. К. Вонг подчеркнул, что в этой цепочке поставок Сингапур расположен на азиатском перекрестке. Он готов быстро и гибко реагировать на рыночные изменения.

Как заявил руководитель департамента по развитию бизнеса компании «Air Bridge Cargo Airlines» Василий Борычев, для компании, которая основную деятельность развивает в Китае, эта выставка была великолепной возможностью встретить своих клиентов из Китая, Гонконга, Сингапура и установить новые партнерские контакты.

Выставку посетили более 15 300 человек из 73 стран. Эти показатели соответственно на 11 и 12 проц. лучше, чем на выставке 2010 года.

«Статистика наглядно свидетельствует, что индустрия транспорта и логистики признает потенциал Китая, предлагающий все больше возможностей в бизнесе и услуги профессиональных специалистов в области логистики Китая и зарубежья», – сказал на открытии

выставки исполнительный директор «Messe München International» Оген Эгетенмайер (Eugen Egetenmeir).

Глава одной из лидирующих в мире компаний по организации выставок подчеркнул, что эти две выставки, проходящие совместно и представляющие всю логистическую цепочку сухопутного, воздушного и водного транспорта, являются важнейшим событием в сфере транспорта и логистики на азиатском рынке. По мнению О. Эгетенмайера, ожидания организаторов полностью оправдались.

«EWTCA China Forum» – перспективы сотрудничества

В дни выставки состоялось несколько конференций, семинаров, презентаций, бесед за круглым столом, которые организовали деловые структуры Китая, Германии, Литвы.

Учрежденная в Литве международная ассоциация коридора Восток–Запад (EWTCA) провела в Шанхае конференцию «EWTCA China Forum».

Деятельность EWTCA и возможности этого транспортного коридора в стимулировании сотрудничества между Европой и Азией на конференции представил президент ассоциации, советник премьер-министра Литовской Республики Альгирдас Шакалис. С докладами выступили известный эксперт по азиатскому бизнесу Марк Миллар (Mark Millar), представители китайской морской судоходной компании COSCO, шведского порта Карлсхамн, белорусских, монгольских компаний, департамента юстиции США, а также руководители Клайпедского государственного морского порта, АО «Летувос гяляжинкяляй» и компании «VPA Logistics».

«В ходе развития транспортной инфраструктуры Литвы мы внедряем прогрессивные информационные системы и поощряем взаимодействие разных видов транспорта, необходимо



„Transport logistic China“ (Šanchajus, Kinija): tarptautinis bendradarbiavimas ir logistikos plėtra



димое для наиболее эффективной перевозки грузов. Мы готовы к оказанию транспортных услуг высокого качества, поэтому видим большие перспективы в развитии транспортных проектов, соединяющих регион Балтийского моря с Азией и другими регионами, относящимися к транспортному коридору Восток-Запад», – сказал на форуме министр транспорта и коммуникаций Литвы Элигюс Масюлис.

Представителям железных дорог Китая министр транспорта Литвы представил контейнерный поезд «Сауле», пущенный в конце прошлого года между Китаем и Европой, создаваемую в Литве сеть четырех новых общественных центров логистики, возможности Клайпедского порта, ход международного проекта «Rail Baltica».

«Литва является для предприятий Китая новой и надежной транзитной страной для перевозки товаров в Западную Европу и обратно. Мы хотим укреплять сотрудничество с Китаем, увеличивать грузопотоки, поскольку это выгодно транспортным предприятиям Литвы», – сказал министр транспорта и коммуникаций Литвы.

«При большом передвижении товаров между Китаем и Европой нас больше не удовлетворяет нынешняя доля рынка транспортировок, которую занимают железные дороги. Статистическая цель железных дорог Китая – увеличивать объемы перевозок с использованием регулярных линий сообщения контейнерными поездами», – сказал вице-министр Китайских железных дорог Ху Яньдун (Hu Yandong).

Стороны договорились, что перевозка грузов через Литву на поезде «Сауле» будет вестись в сотрудничестве с государственной компанией KHP «China Railway Container Transport Corp».

Следующее мероприятие «Transport logistic China» состоится 17–19 июня 2014 года в Шанхае.



Birželio 5-7 dienomis Šanchajuje (Kinija) įvykusi 5-oji tarptautinė logistikos, telematikos ir transporto paroda „Transport logistic China“ ir „Air Cargo China“ rengiama nuo 2004 metų.

Šis vienas ryškiausiu Azijoje tarptautinis renginys, organizuojamas kompanijos „Messe München International“, vyksta kas antri metai, pamečiu su tos pačios kompanijos Miunchene (Vokietija) rengiama pasaulinio masto paroda „Transport logistic“.

„Transport logistic China“ – rinkos lyderė

Šiemet Šanchajaus naujajame tarptautiniame Ekspo centre (Shanghai New International Expo Center (SNIEC) 22 tūkst. kvadratiniai metrų plote savo produkciją ir paslaugas pristatė 490 eksponentų iš 42 šalių. Jie pademonstravo efektyviausias pasaulio prekių judėjimo naujoves, optimaliausius logistikos sprendimus.

Savo transporto strategiją ir logistikos patirtį nacionaliniuose paviljonuose pristatė Čekija, Prancūzija, Vokietija, Italija, Latvija, Lietuva, Malaizija, Rusija ir JAV.

Malaizija ir JAV šioje parodoje su nacionaliniais stendais prisistatė pirmą kartą. Ta proga Malaizijos delegacijos vardu pranešimą padarės Malaizijos generalinio konsulato prekybos komisaras Mansoras Šachas Vachidas (Mansor Shah Wahid) patikino, kad čia susirinkę pasaulinio lygio dalyviai iš daugelio Azijos kompanijų yra labai tinkama platforma Malaizijos verslo plėtrai..

Svarbus vaidmuo šių metų transporto ir logistikos renginyje teko Kinijai. Iš 490 parodos dalyvių 167 atstovavo pasaulio ekonomikos augimo viršūnėje atsidūrusių Kinijai. Po jos daugiausia dalyvių į parodą atsiuntusios šalys buvo Vokietija, Italija, Rusija, JAV ir Prancūzija.

Šanchajaus modernių paslaugų federacijos pirmininkas Zhou Jupengas (Zhou Yupeng) atidarymo ceremonijoje pabrėžė, kad 5-oji tarptautinė paroda nuo sėkmingesnios jos veiklos pradžios laikosi nuostatos stiprinti tarptautinį verslo bendradarbiavimą, skatinti Azijos transporto ir logistikos plėtrą. Vokietijos Federacijos transporto, statybos ir urbanistikos ministerijos valstybės sekretorių Andreas Šaueris (Andreas Scheuer) sakė, kad partnerystė tarp Vokietijos ir Kinijos, o tai reiškia tarp Europos ir Azijos, žengė dar vieną žingsnį į priekį. Augimo tempai akivaizdžiai rodo, kad paroda „Transport logistic China“ yra šios rinkos lyderė.



„Air Cargo China“ – spartūs augimo tempai

Šiemet net 30 procentų labiau išsiplėtė „Air Cargo China“ paroda, pristačiusi savo naujas galimybes ir naujus dalyvius. Pirmą kartą šioje parodoje šiemet pasirodė Liuksemburgo „Luxair“, Singapūro „Changi Airport Group“, Omano „Oman Air cargo“ ir kitos kompanijos.

Singapūro ekonominės plėtros valdybos logistikos direktorių Kelvinas Vongas (Kelvin Wong) pažymėjo, kad pastaraisiais dešimtmeciais smarkiai išaugo Azijos prekybos bumas. Ši tendencija išlieka ir toliau. Azija tampa ne tik didžiausia pasaulyje gamintoja, bet ir didžiausia vartotojų rinka. K. Vongas pabrėžė, kad šioje tiekimo grandinėje Singapūras yra Azijos kryžkelėje. Jis pasirengė greitai ir lanksciai reaguoti į rinkos pokyčius.

Kaip pareiškė „Air Bridge Cargo Airlines“ verslo plėtros departamento vadovas Vasilijus Boryševas, pagrindinę veiklą Kinijoje vystantčiai kompanijai ši paroda buvo puiki galimybė susitikti savo klientus iš Kinijos, Honkongo, Singapūro bei užmegzti naujus partnerystės ryšius.

Paroda aplankė daugiau nei 15 300 lankytojų iš 73 šalių. Tai yra atitinkamai 11 ir 12 procentų geresni rodikliai nei 2010 metų parodoje.

Statistika aiškiai byloja, kad transporto ir logistikos industrija pripažįsta Kinijos potencialą, siūlantį vis daugiau verslo galimybių ir profesionalių Kinijos bei užsienio logistikos specia-



listų paslaugas, parodos atidaryme sakė „Messe München International“ vykdantysis direktorius Eugenius Egetenmeiras (Eugen Egetenmeir).

Vienos pirmaujančių pasaulyje parodų organizavimo kompanijų vadovas pabrėžė, kad šios dvi kartu vykstančios parodos, pristatančios visą sausumos, oro ir vandens transporto logistikos grandinę, yra svarbiausias transporto ir logistikos įvykis Azijos rinkoje. E. Egetenmeiro manymu, organizatorių lūkesčiai visiškai pasiteisino.

„EWTCA China Forum“ – bendradarbiavimo perspektyvos

Parodos dienomis įvyko keletas konferencijų, seminarų, pristatymų, pokalbių prie apvaliuju stalo, kuriuos organizavo Kinijos, Vokietijos, Lietuvos verslo struktūros.

Lietuvoje įkurta tarptautinė Rytų-Vakarų transporto koridorius asociacija (EWTCA) Šanchajuje surengė konferenciją „EWTCA China Forum“.

EWTCA veiklą ir šio transporto koridorius galimybes skatinant Europos ir Azijos bendradarbiavimą konferencijoje pristatė asociacijos prezidentas, Lietuvos Respublikos premjero patarėjas Algirdas Šakalys. Pranešimus skaitė žinomas Azijos verslo ekspertas Markas Milaras (Mark Millar), Kinijos jūrų laivybos kompanijos COSCO, Švedijos Karlshamno uosto, Baltarusijos, Mongolijos kompanijų, JAV teisingumo departamento atstovai, taip pat Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, bendrovė „Lietuvos geležinkelai“ ir „VPA Logistics“ vadovai.

„Plėtodami Lietuvos transporto infrastruktūrą diegiamo pažangias informacines sistemas ir skatiname skirtinį transporto rūšių sąveiką, būtiną efektyviam krovinių vežimui. Esame pasirengę tekti aukštos kokybės transporto paslaugas, todėl dideles perspektyvas matome plėtojant transporto projektus, jungiančius Baltijos jūros regioną su Azija ir kitaip Rytų-Vakarų transporto koridoriui priklausančiais regionais“, – forume sakė Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis.

Kinijos geležinkelio ministerijos atstovams Lietuvos transporto ministras pristatė praėjusių metų pabaigoje tarp Kinijos ir Europos kursuoti pradėjusį konteinerinį traukinį „Saulė“, Lietuvoje kuriamą keturių naujų vienų logistikos centrų tinklą, Klaipėdos jūrų uosto galimybes, tarptautinio projekto „Rail Baltic“ eiga.

„Lietuva Kinijos įmonėms yra nauja ir patikima tranzito šalis vežant prekes į Vakarų Europą ir atgal. Norime stiprinti bendradarbiavimą su Kinija, didinti krovinių srautus, nes tai naudinga Lietuvos transporto įmonėms“, – sakė Lietuvos susisiekimo ministras.

„Esant dideliam prekių judėjimui tarp Kinijos ir Europos, mūsų nebetenkina dabartinė geležinkelio užimama transportavimo rinkos dalis. Kinijos geležinkelio strateginis tikslas – didinti pervežimų kiekį išnaudojant reguliarias susisiekimo konteineriniais traukiniais linijas“, – sakė Kinijos geležinkelio viceministras Hu Jandonas (Hu Yandong).

Šalys susitarė, kad kroviniai per Lietuvą traukiniu „Saulė“ bus vežami bendradarbiaujant su Kinijos valstybine kompanija „China Railway Container Transport Corp“.

Kitas „Transport logistic China“ renginys įvyks 2014 metų birželio 17-19 dienomis Šanchajuje. ■

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

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



Leškokite Vilnius oro uosto Verslo klube ir partnerių prekybos vietose
Available at Vilnius airport Business Lounge and program partners

Daugiau informacijos: / Detailed info:
www.vno.lt ; dayoffice@vno.lt



«TransCaspian 2012» (Баку, Азербайджан)



Азербайджан является страной, через которую проходит кратчайший путь из Европы в страны Центральной Азии, Ближнего и Дальнего Востока. Через Азербайджан проходят транспортный коридор TRACECA и автомобильно-железнодорожный маршрут Север-Юг, соединяющий Черное и Каспийское моря. Азербайджан является важным узлом интегрированной транспортной системы Европа-Кавказ-Азия (TRACECA).

Азербайджан представили компании «Iteca Caspian LLC» и «ITE Group PLC» – организаторы состоявшейся в Баку международной выставки «TransCaspian 2012». Эта выставка транспорта и логистики, существующая одиннадцать лет, считается ключом к воротам между Европой и Азией.

Министр транспорта Азербайджана Зия Мамедов, открывая выставку, подчеркнул ее важность для интеграции страны в мировую экономику и международное сотрудничество.

«TransCaspian 2012» собрала 118 участников из 15 стран. Ее посетили 1804 профессиональных посетителя.

В течение трех дней на выставке шел активный рабочий процесс, в ходе которого участники предлагали свои товары и услуги, а также новые технологические решения.

Немало предложений было посвящено железнодорожному транспорту. Итальянская компания по проектированию и производству машин и оборудования «La Falko» представила проект модернизации электрифицированных железнодорожных линий. Российская компания «Трансмашхолдинг», ведущая сотрудничество с Азербайджаном уже несколько лет, представила серию новых вагонов метрополитена, отвечающих мировым стандартам. Компании «Промэлектроника» и «Alstom» предложили комплекс решений по модернизации инфраструктуры железных дорог Азербайджана. Немецкая компания «Siemens» совместно с азербайджанской компаний представили проект электрификации железнодорожного участка Баку-Тбилиси. Представители государственного предприятия Украины «Украинский центр транспортной логистики», занимающегося грузоперевозками, обсудили с руководством Азербайджанских железных дорог перспективы активизации грузопотоков между обеими странами.

На выставке представлен новый Бакинский международный морской порт с планируемым грузооборотом 20–30 млн тонн в год, строительство которого будет завершено в 2015 году.

Свои возможности продемонстрировали морские порты Поти и Батуми (Грузия), Лиепая и Вентспилс (Латвия).

Около 40 % площади экспозиции в этом году заняли новички, среди которых были компания логистических услуг из Германии «BTG Internationale Spedition GMBH», российские компании «Русагротранс», «СДС-Маш» и другие.

Свои национальные стенды представили Латвия и Хорватия.

«BaltTechnika» и «TransBaltica» (Вильнюс, Литва)

На выставке, прошедшей в столице Литвы Вильнюсе 22–23 мая, был представлен потенциал инженерной промышленности и транспортного бизнеса Балтии.

Открывший выставку министр хозяйства Литвы Римантас Жилиус отметил, что выставка «BaltTechnika», собравшая свыше 140 предприятий из разных стран Европы, является одним из важнейших мероприятий, знакомящих с потенциалом инженерной промышленности Литвы. В ней принимают участие предприятия, наиболее восприимчивые к новинкам, активно ищащие контакты между бизнесом и наукой.

Они представили современные технологии, оборудование, материалы, решения по использованию альтернативной энергии, новинки в сфере электроники и электротехники, автоматики, идеи в области «зеленой» энергетики.

Желая обратить внимание на то, что литовская промышленность может создавать оригинальные, конкурентоспособные продукты, организаторы «BaltTechnika» впервые провели конкурс изобретений. В нем 12 изобретателей Литвы представили 18 запатентованных изобретений.

Проходившая в те же дни выставка транспорта, логистики и телематики «TransBaltica» по актуальности тем не уступала выставке «BaltTechnika». Здесь были представлены вызовы будущего: бережливый и инновационный транспорт, интеллектуальные транспортные системы, разумные технологии.

Выставка «TransBaltica», проходящая раз в два года, привлекает участников транспорта и логистики из Литвы и соседних стран, интересую-





шихся транзитным потенциалом Литвы. В этом году в выставке приняли участие 64 компании из Литвы, Польши, Эстонии, Финляндии, России, Германии Белоруссии. Важные для транспортного сектора проблемы обсуждены и на организованных во время выставки конференциях.

«TGC 2012» (Туркменбashi, Туркменистан)



3-й международный газовый конгресс Туркменистана, прошедший на берегу Каспийского моря в Туркменбashi 23–24 мая, объединил более 500 делегатов из 150 ведомств, компаний и организаций, собравшихся из 32 стран мира. На нем было зачитано свыше 50 докладов.

В конгрессе приняли участие представители Еврокомиссии, министерств и ведомств, ведущие специалисты из США, Великобритании, Индии, Пакистана, Афганистана, Азербайджана, Узбекистана, Кореи, Нидерландов, Малайзии, Китая, Норвегии, Франции, Японии, Дании и других стран, зарубежные дипломаты.

Приветственным письмом форум почтил президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов, выразивший уверенность, что мероприятие придаст новую динамику развитию нефтяной промышленности Туркменистана, поиску и добывче полезных ископаемых в Каспийском море и на суше страны. В своем письме представителям нефтегазового сектора Г.Бердымухамедов обратил внимание на более тщательное исследование запасов углеводородов Туркменистана, усиление международного сотрудничества, разработку долгосрочных программ и их эффективную реализацию.

Немало внимания на конгрессе привлек международный проект ТАПИ. По данным агентства «Regnum.ru», крупнейшее газовое месторож-



дение Туркменистана Галкыныш, где залежи газа достигают 13,1–21,2 триллиона кубометров, станет сырьевой базой нового газопровода Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия (ТАПИ). Проектируемый газопровод протяженностью 1735 километров пройдет через афганские города Герат и Кандагар, пакистанские Кветту и Мултан и дойдет до конечного пункта Фазилки на индийско-пакистанской границе.

Во время форума стороны обсудили перспективы осуществления проекта и подписали несколько соглашений. Между Афганистаном и Туркменистаном подписан меморандум о взаимопонимании и долгосрочном сотрудничестве в газовом секторе.

Следующим шагом участников проекта будет привлечение партнеров и инвесторов к строительству и эксплуатации газопровода. Интерес к этому проекту, стоимость которого составит 7,6 млрд долларов, уже проявили компании из США, России и Украины.

Планируется, что по завершении проекта по газопроводу ТАПИ в сутки можно будет подавать до 90 млн кубометров природного газа.

По своим газовым ресурсам Туркменистан занимает 4-е место в мире после России, Ирана и Катара.

Запасы природного газа в Туркменистане – 15–20 триллионов кубометров, нефти – 1,5–2 миллиарда тонн.

Группа месторождений Южный Иолотан–Осман и месторождение Яшлар по запасам газа, которые составляют от 4 до 14 триллионов кубометров, и 300 млн тонн нефти, занимает 4-е место в мире.

«Ro-Ro 2012» (Гетеборг, Швеция)



Гетеборг вновь доказал, что является удачным местом для проведения ро-ро-конференций, заявил Мартен Карквист, руководитель ро-ро терминала Северного моря, на международной конференции и выставке «Ro-Ro 2012», прошедшей в Швеции 22–24 июня.

Участники мероприятия были довольны, что в течение трех дней могли не только подробно дискутировать на семинарах и в рабочих группах, но и наглядно ознакомиться с практикой работы терминалов. Гетеборгский порт пригласил участников мероприятия посетить порт ро-ро Эльвсборг и терминал компании «APM Terminals».

Следующее мероприятие «Ro-Ro» состоится в 2014 году.



«ТОС Container Supply Chain: Europe 2012»

(Антверпен, Бельгия)



Мероприятия ТОС обычно привлекают внимание профессионалов. Не исключением стала и международная выставка и конференция, прошедшая 12–14 июня в столице Бельгии.

В мероприятии приняли участие свыше 500 делегатов и докладчиков, 700 участников выставки и 1200 посетителей более чем из 70 стран.

Грузовладельцы, 3PL-операторы и портовики подчеркивают потребность в совершенствовании деятельности цепочки контейнерных перевозок.

Компания «M&S», многие годы являющаяся крупнейшим в Соединенном Королевстве розничным поставщиком одежды, быстрыми темпами развивает международную деятельность. Она насчитывает 370 магазинов по всему миру и основное внимание уделяет развивающимся рынкам. Это стратегия, которая потребует значительной реструктуризации в глобальной цепи поставок. На сегодня она состоит из 750 фабрик и 300 поставщиков во всем мире. Руководитель по вопросам логистики «M&S» Джейсон Киган утверждает, что комплексным цепочкам поставок нужны не только услуги от перевозчиков высокого уровня, но и подлинное взаимодействие с заинтересованными сторонами в логистическом процессе. Он спрашивал, почему судоходная индустрия не может работать более надежно, и возмущался частыми колебаниями тарифов на грузоперевозки и расценок на услуги.

Дж.Киган считает, что необходимо всем вместе сесть за стол переговоров с участием представителей портов и терминалов, чтобы лучше понять, на основании каких показателей терминалы рассчитывают тарифы грузовых работ, добавив, что традиционное мнение, будто грузовладельцы не интересуются портами, неверно. «Сегодняшняя реальность такова, что грузоотправители являются клиентами как портов, так и судоходных линий», - отметил он.

Изменение тарифов является общей заботой, которая выражалась на протяжении всей конференции. Представитель DHL Люк Джейкобс сказал, что замеченные на рынке значительные колебания тарифов стали деструктивными, вредят стабильности и качеству услуг. «Мы надеемся, что операторы могут дать больше в процессе стабилизации рынка, и так мы получим маржу, оказывая клиентам дополнительные услуги», - сказал он.

Как Л.Джейкобс, так и другие участники конференции считают, что решением этой проблемы может стать развитие индексированных договоров между перевозчиками и их клиентами. Вице-президент компании CMA CGM Александр Галло согласился с тем, что договоры с индексами, такими как Шанхайский контейнерный фрахтовый индекс или мировой контейнерный индекс, который в настоящее время начинают вводить в торговлю в Тихоокеанском регионе, внесут дополнительную стабильность. «Мы просто не можем больше мириться с ситуацией, когда тарифы один день очень высокие, а на другой – низкие. Грузоотправителям надо понимать, что мы не можем выжить на рынке с такими колебаниями», – сказал А.Галло.

Руководитель по вопросам торговли и маркетинга компании «Maersk Line» в странах Бенилюкс Майл Марштбум считает, что грузоотправителям и грузовладельцам необходимо установить долгосрочные, стабильные партнерские отношения.

Старший вице-президент по вопросам евроазиатской и западноафриканской торговли компании «MOL Liner Ltd.» Стэнли Смалдерс охарактеризовал сегодняшнее группирование и альянсы контейнерных линий как группы перемен, которые помогут снизить фиксированные издержки в линейном судоходстве и позволят этой индустрии легче приспособиться к переменам.

Призыв к расширенному диалогу и сотрудничеству заинтересованных сторон не раз звучал и на сессиях конференции «ТОС CSC 2012».

Следующее мероприятие европейской «ТОС Container Supply Chain» состоится в Роттердаме 25–27 июня 2013 г.

Литва для Казахстана – мост в Европу

В июне на литовском курорте Паланга состоялось восьмое заседание Литовско-казахстанской межправительственной комиссии по торговому-экономическому сотрудничеству.

На встрече обсуждались вопросы, как интенсифицировать железнодорожные грузоперевозки между странами, их перевалку в Клайпедском порту, создать благоприятную инвестиционную среду. Обсуждались также проблемы развития туризма, культуры, просвещения и другие вопросы двустороннего сотрудничества.

Главы делегаций, министр хозяйства Литвы Римантас Жалюс и секретарь министерства иностранных дел Казахстана Рапиль Жошыбаев, подписали протокол, в котором очерчен потенциал сотрудничества двух стран.

На заседании было отмечено, что Литва интересна Казахстану как мост в Европу, а Клайпеда – идеальное место для соединения международного транспортного маршрута между Азией и Европой. Это великолепно доказал проект мультимодального поезда «Саулье», курсирующего между Китаем и Европой.

В подписанном в Паланге меморандуме стороны наметили вехи сотрудничества и в сфере высокой науки, стимулируя обмен студентами между странами. Также запланирован обмен опытом в области сельского хозяйства, промышленности, прав потребителей, повышения квалификации государственных служащих, борьбы с коррупцией.

По данным департамента статистики Литвы, по обороту торговли среди 180 торговых партнеров страны в 2011 г. Казахстан был на 21-м месте, по экспорту – на 16-м, по импорту – на 28-м. Инвестиции Казахстана в Литву в прошлом году составили 34 млн литов. Литовские предприниматели в 2011 г. инвестировали в Казахстане 2,5 млн литов. ■





„TransCaspian 2012“

(Baku, Azerbaidžanas)

Azerbaidžanas yra šalis, per kurią eina trumpiausias kelias iš Europos į Centrinės Azijos, Artimųjų ir Tolinių Rytų šalis. Per Azerbaidžaną eina transporto koridorius TRACECA bei Šiaurės-Pietų kelių ir geležinkelio maršrutas, jungiantis Juodąją ir Kaspijos jūras. Azerbaidžanas yra svarbus integruotos transporto sistemos „Europa-Kaukazas-Azija (TRACECA)“ mazgas.

Taip Azerbaidžaną pristatė Baku vykusios tarptautinės parodos „TransCaspian 2012“ organizatoriai „Iteca Caspian LLC“ ir „ITE Group PLC“. Ši vienuolika metų gyvuojančių transporto ir logistikos paroda laikoma raktu nuo vartų tarp Europos ir Azijos.

Azerbaidžano transporto ministras Zija Mamedovas, atidarydamas parodą, pabrėžė jos svarbą šalies integracijai į pasaulio ekonominę ir tarptautiniams bendradarbiavimui.

„TransCaspian 2012“ sulaukė 118 dalyvių iš 15 šalių. Ją aplankė 1804 lankytojai.

Tris parodos dienas vyko aktyvus darbo procesas, kurio metu dalyviai siūlė savo prekes ir paslaugas bei naujus technologinius sprendimus.

Nemažai pasiūlymų buvo skirta geležinkelio transportui. Italijos mašinų bei įrenginių projektavimo ir gamybos kompanija „La Falko“ pristatė elektrifikuotų geležinkelio linijų modernizavimo projektą. Keletą metų su Azerbaidžanu bendradarbiaujanti Rusijos kompanija „Transmašholding“ pristatė naujų, pasaulyje standartus atitinkančių metro vagonų seriją. Kompanijos „Promelektronika“ ir ALSTOM pasiūlė Azerbaidžano geležinkelio infrastruktūros modernizavimo sprendimų kompleksą. Vokietijos kompanija „Siemens“ karu su Azerbaidžano kompanija ATEF pristatė geležinkelio ruožo Baku-Tbilisis elektrifikavimo projektą. Ukrainos valstybinė krovinių gabėjimo įmonė Ukrainos transporto logistikos centras su Azerbaidžano geležinkeliais aptarė krovinių srauto tarp abiejų šalių aktyvinimo perspektyvas.

Parodoje pristatytais naujas, 20-30 mln. tonų per metus galėsiantis krautti Baku tarptautinis jūrų uostas, kurio statyba bus baigta 2015 metais.

Savo galimybes pademonstravo Počio ir Batumio (Gruzija) bei Liepojos ir Ventspilio (Latvija) jūrų uostai.

Apie 40 proc. ekspozicijos ploto šiemet užėmė parodos naujokai, tarp kurių Vokietijos logistikos paslaugų kompanija „BTG Internationale Spedition GMBH“, Rusijos kompanijos „RusAgroTrans“ ir «SDS-Mash» ir kitos.

Savo nacionalinius stendus parodoje pristatė Latvija ir Kroatija.

naujovėms, aktyviai ieškančios sąsajų tarp verslo ir mokslo.

Jos pristatė modernias technologijas, įrangą, medžiagą, alternatyviosios energijos naudojimo sprendimus, elektronikos ir elektrotechnikos, automatinės naujovės, „žaliosios“ energetikos idėjas.

Norėdami atkreipti dėmesį, kad Lietuvos pramonė gali kurti originalius, konkurencingus produktus, parodos „BaltTechnika“ organizatoriai pirmą kartą surengė išradimų konkursą. Jame 12 Lietuvos išradęjų pateikė 18 patentuotų išradimų.



Kartu vykusi transporto, logistikos ir telematikos paroda „TransBaltica“ temų aktualumu nenusileido „BaltTechnikai“. Čia buvo pristatyti ateities iššūkiai: taupus ir inovatyvus transportas, intelektinės transporto sistemos, išmaniosios technologijos.

Kas antrį metą rengiama paroda „TransBaltica“ suburia Lietuvos ir kaimyninių šalių transporto bei logistikos rinkos dalyvius, besidominčius Lietuvos tranzitiniu potencialu. Šiame parodoje dalyvavo 64 kompanijos iš Lietuvos, Lenkijos, Estijos, Suomijos, Rusijos, Vokietijos, Baltarusijos. Svarbios transporto sektoriui problemos aptartos ir jos metu surengtose konferencijose.

„TGC 2012“

(Turkménbaši, Turkmenistanas)

Gegužės 23-24 dienomis Kaspijos jūros pakrantėje Turkmenbaši ivyęs 3-asis tarptautinis Turkmenistano dujų kongresas susvienijo daugiau nei 500 delegatų iš 150 žinybų, kompanijų ir organizacijų, susirinkusių iš 32 pasaulyje šalių. Jame buvo perskaityta per 50 pranešimų.



„BaltTechnika“ ir „TransBaltica“

(Vilnius, Lietuva)

Gegužės 22-23 dienomis Lietuvos sostinėje Vilniuje vykusiose parodose buvo pristatytais Baltijos inžinerinės pramonės ir transporto verslo potencialas.

Renginį atidarės Lietuvos ūkio ministras Rimantas Žylius pastebėjo, kad per 140 įmonių iš įvairių Europos šalių sutelkusi paroda „BaltTechnika“ yra vienas iš svarbiausių renginių, supažindinančių su inžinerinės pramonės potencialu Lietuvoje. Joje dalyvauja įmonės, kurios labiausiai imlios



Kongrese dalyvavo Europos Komisijos atstovai, JAV, Didžiosios Britanijos, Indijos, Pakistano, Afganistano, Azerbaidžano, Uzbekistano, Korėjos, Nyderlandų, Malaizijos, Kinijos, Norvegijos, Prancūzijos, Japonijos, Danijos ir kitų šalių ministerijų ir žinybų vadovai, pagrindiniai specialistai, užsienio šalių diplomatai.

Sveikinimo laišku forumą pagerbė Turkménistano prezidentas Gurbanguly Berdymuchamedovas, išreiškės įsitikinimą, kad renginys suteiks naujos dinamikos naftos pramonės vystymui, Turkménistano naudingųjų iškasenų paieškai ir gavybai Kaspijos jūroje ir šalies sausumoje. Savo laiške pasaulio naftos ir dujų verslo atstovams G. Berdymuchamedovas atkreipė dėmesį į nuodugnesnį didžiulių Turkménistano anglavandenilių išteklių tyrinėjimą, tarptautinio bendaradarbiavimo stiprinimą, ilgalaikių tarptautinių programų rengimą ir efektyvų jų realizavimą.

Kongrese nemažai dėmesio sulaukė tarptautinis TAPI projektas.

„Regnum.ru“ duomenimis, didžiausias Turkménistano dujų telkinys Galakyňš, kuriame glūdi 13,1-21,2 trilijono kubinių metrų dujų, taps naujojo dujotiekio Turkménistanas-Afganistanas-Pakistanas-Indija (TAPI) žaliavos baze. Projektuojamas 1735 kilometrų ilgio dujotiekis eis per Afganistano miestus Geratą ir Kandagaram, Pakistano – Kvetą ir Mulganą ir pasieks galutinį punktą Fazilką Indijos ir Pakistano pasienyje.

Forumo metu šalys aptarė projekto įgyvendinimo perspektyvas ir pasiraše kai kuriuos susitarimus. Tarp Afganistano ir Turkménistano pasirašytas memorandumus dėl savitarpio supratimo ir ilgalaikio bendaradarbiavimo dujų srityje.

Kitas projekto dalyvių žingsnis bus pritraukti partnerių ir investuotojų dujotiekio statybai ir eksplotavimui. Susidomėjimą šiuo projektu, kurio vertė 7,6 mlrd. dolerių, jau parodė JAV, Rusijos ir Ukrainos kompanijos

Planuojama, kad, užbaigus projekta, TAPI dujotiekui per parą bus galima tiekti iki 90 mln. kubinių metrų gamtinių dujų.

Pagal savo dujų išteklius Turkménistanas užima 4 vietą pasaulyje po Rusijos, Irano ir Kataro.

Turkménistano dujų ištekliai – 15-20 trilijonų kubinių metrų, naftos – 1,5-2 milijardai tonų.

Pietų Jolatano-Osmano-Jarlašo radimviečių grupė pagal išteklius, kurie sudaro nuo 4 iki 14 trilijonų kubinių metrų dujų ir 300 mln. tonų naftos, užima 4 vietą pasaulyje.

„Ro-ro 2012“ (Geteborgas, Švedija)



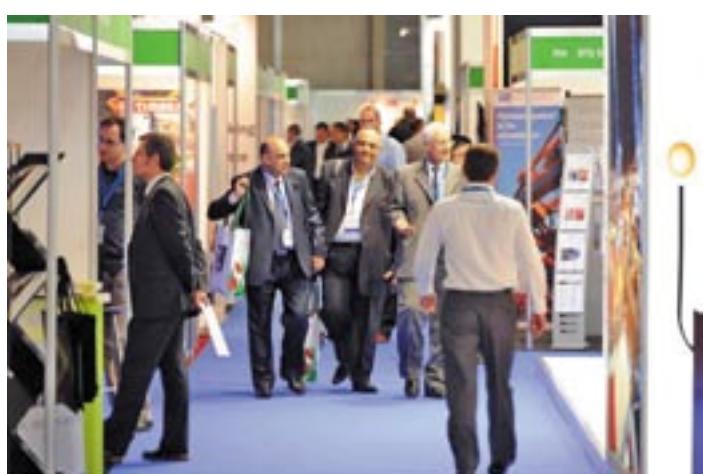
Geteborgas vėl įrodė, kad yra sėkminga vieta rengti ro-ro konferencijas – taip pareiškė Martenas Karkvistas (Mårten Carlquist), Šiaurės jūros ro-ro terminalo vadovas, apie birželio 22-24 dienomis Švedijoje vykusią tarptautinę konferenciją ir parodą „Ro-ro 2012“.

Renginio dalyviai buvo patenkinti, kad per tris dienas turėjo progos ne

tik išsamiai diskutuoti seminaruose ir darbo grupėse, bet ir akivaizdžiai susipažinti su terminalų darbo praktika. Geteborgo uostas renginio dalyvius pakvietė apsilankysti Alsborgo ro-ro uoste ir APM terminale.

Kitas ro-ro renginys įvyks 2014 metais.

„TOC Container Supply Chain: Europe 2012“ (Antverpenas, Belgija)



TOC renginiai paprastai traukia profesionalų dėmesį. Ne išimtis buvo ir birželio 12-14 dienomis Belgijos sostinėje įvykusį tarptautinę parodą ir konferenciją.

Renginyje dalyvavo daugiau kaip 500 delegatų ir pranešėjų, 700 parodos dalyvių ir 1200 lankytojų iš daugiau nei 70 šalių.

Krovinio savininkai, 3PL, vežėjai ir uostai pabrėžia tikros sąveikos poreikį tam, kad būtų patobulinta konteinerių tiekimo grandinės veikla.

Daugelį metų Jungtinėje Karalystėje didžiausia drabužių mažmenininkė M&S greitai vysto tarptautinę veiklą. Ji turi 370 parduotuvų pasaulyje ir pagrindinį dėmesį skiria besivystančioms rinkoms. Tai strategija, kuri reikalauja didesnės restruktūrizacijos globalinėje tiekimo grandinėje. Dabar ji susideda iš 750 fabrių ir 300 tiekėjų pasaulyje. M&S logistikos vadovas Jasonas Kyganas (Jason Keegan) teigė, kad kompleksinėms tiekimo grandinėms reikia ne tik aukštesnio lygio paslaugų iš vežėjų, bet ir tikros sąveikos su suinteresuotomis šalimis logistikos procese. Jis klausė, kodėl laivybos industriją negalėtų dirbtai patikimiau, ir piktinosi dažnai svyruojančiais krovinių tarifais ir paslaugų įkainiais.

J. Kyganas sakė, kad būtina susėsti pokalbiui su uostais ir terminalais, kad būtų įmanoma geriau suprasti, pagal kokius rodiklius terminalai skaičiuoja krovos tarifus, ir pridūrė, kad tradicinis požiūris, jog krovinio savininkai nesidomi uostais, yra neteisingas. „Šiandieninė realybė yra tokia, kad krovinio siuntėjai yra tiek uostų, tiek laivybos linijų klientai.“

Tarifų kaita yra bendras rūpestis, kuris buvo reiškiamas visos konferencijos metu. DHL atstovas Lukas Jakobsas (Luc Jacobs) sakė, kad rinkoje pastebimi labai svyruojantys tarifai tapo destruktyvūs, kenkiantys stabilumui ir paslaugų kokybei. „Mes tikime, kad 3PL gali daugiau prisidėti prie rinkos stabilizavimo, ir mes gausime maržas teikdami papildomas paslaugas klientams.“

Tiek sprendimas, kurį iškėlė L. Jakobsas, tiek kiti, buvo tai, kad reikia plėsti indeksuotas sutartis tarp vežėjų ir jų klientų.

CMA CGM viceprezidentas Aleksandras Galo (Alexandre Gallo) sutiko, kad sutartys su indeksais, tokios kaip Šanchajaus konteinerių krovos indeksas ar pasaulinis konteinerių indeksas, dabar pradedamos įvesti Ramiojo vandenyno prekyboje, įneš papildomo stabilumo. „Mes paprasciausiai negalime išlaikyti situacijos, kai tarifai yra tokie aukšti vieną dieną ir



žemi kitą. Siuntėjams reikia suprasti, kad mes negalime išgyventi rinkoje su tokiais svyrravimais", - sakė A. Galo.

„Maersk“ linijos Beniliukso šalyse prekybos ir rinkodaros vadovas Maiklas Marštbumas (Michel Marstboom) teigė, kad siuntėjams ir krovinių savininkams būtina sudaryti ilgalaike stabilią partnerystę.

Kompanijos „Mol Liner Ltd.“ vyresnysis viceprezidentas Azijos-Europos ir Vakarų Afrikos prekybos klausimais Stenlis Smulderis (Stanley Smulders) dabartinį konteinerinių linijų susigrupavimą ir aljansus charakterizavo kaip permainų grupes, kurios padėtū sumažinti fiksotus kaštus linijinėje laivyboje ir leistū lengvai šiai industrijai prisitaikyti prie pokyčių.

Kvietimas platesniam dialogui ir suinteresuotų šalių bendradarbiavimui ne kartą skambėjo konferencijos TOC CSC 2012 sesijose.

TOC Konteinerių Tiekiimo Grandinės Europoje renginiai 2013 m. birželio 25-27 d. vyks Roterdame.

Lietuva Kazachstanui – tiltas į Europą



Birželio mėnesį Lietuvos kurorte Palangoje įvyko aštuntasis Lietuvos ir Kazachstano tarpvyriausybinių prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo komisijos posėdis.

Jame buvo svarstoma, kaip intensyvinti krovinių gabenumą geležinkeliais tarp šalių, jų krovą Klaipėdos uoste, sukurti palankią investicinę ap linką, aptarti turizmo, kultūros, švietimo bei kiti dvišaliai bendradarbiavimo klausimai.

Delegacijų vadovai Lietuvos ūkio ministras Rimantas Žylius ir Kazachstano užsienio reikalų ministerijos sekretorius Rapilis Žošybajevas pasiraše protokola, kuriame apibrėžtas šalių bendradarbiavimo potencialas.

Posėdyje buvo pabrėžta, kad Lietuva Kazachstanui yra įdomi kaip tiltas į Europą, o Klaipėda – ideali vieta tarptautinių transporto maršrutų sujungimui tarp Azijos ir Europos. Tą puikiai įrodė per Lietuvą ir Kazachstaną tarp Kinijos ir Europos kursuojančio multimodaliniu traukinio „Saulė“ projekto.

Palangoje pasirašytame memorandume šalys numato bendradarbiauti ir aukštojo mokslo srityje, skatindamos studentų kaitą tarp šalių. Taip pat bus keičiamasi patirtimi žemės ūkio, pramonės, vartotojų teisių, valstybės tarnautojų kvalifikacijos kėlimo, kovos su korupcija srityse.

Lietuvos statistikos departamento duomenimis, pagal prekybos apyvartą iš 180 šalių prekybos partnerių 2011 m. Kazachstanas buvo 21 vietoje, pagal eksportą – 16, pagal importą – 28 vietoje. Kazachstano investicijos Lietuvos pernai siekė 34 mln. Lt. Lietuvos verslininkai Kazachstane 2011 m. investavo 2,5 mln. Lt.

Гостиница бизнес-класса
Business class hotel

RIVASTAR

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

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



- Одноместные, двухместные, трехместные номера, номера-люкс и апартаменты
- Мини-бары
- Кондиционеры воздуха
- Индивидуальные сейфы
- Кабельное телевидение
- Кафе-бар
- Сауна
- Гараж
- Конференц-зал
- Интернет
- Зимний сад
- Прокат автомобилей.
- Организация банкетов, фуршетов и других мероприятий
- 5 минут пешком до центра города, 10 минут до моря и уникального Музея янтаря
- Single, double, family, de luxe rooms and apartments
- Mini bars
- Air conditioning
- Personal safety closets
- Cable TV
- Cafe-bar
- Sauna
- Garage
- Conference hall
- Internet
- Greenhouse
- Car rent
- Organizing banquet, fourchette parties and other events
- 5 min. walk to the centre, 10 min. to the sea and the unique Amber Museum.

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

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

www.rivastar.lt

Казахстан и Литва 20 лет живут общими интересами

Литва и Казахстан в этом году отметили 20-летие дипломатических отношений.

Как сказал вице-министр иностранных дел Литвы Эвалдас Игнатавичюс, за последние 20 лет сложились традиции литовско-казахстанского сотрудничества, успешно идет развитие двусторонних политических, экономических и культурных отношений.

Казахстан и Литва имели возможность продемонстрировать международную зрелость, когда в 2010–2011 годах эти две страны одна за другой председательствовали в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Одним из важных достижений в области сотрудничества двух стран является проект контейнерного поезда «Сауле», осуществление которого было начато осенью 2011 г. Поезд, маршрут которого проходит по Литве, Казахстану и другим странам, соединяет Китай с Западной Европой.

Особенным стимулом для развития двусторонних отношений служат сотрудничество в области политики, бизнеса, культуры, искусства и тесные контакты между людьми. Значительный вклад в их развитие внесли завершивший срок полномочий в Литве посол Казахстана Галымжан Койшыбаев, завершивший срок полномочий посол Литвы в Казахстане Ромуалдас Козыровичюс и глава расположенного ныне в Астане посольства Литвы Рокас Бярнотас, а также достойные звания народных послов Виталиюс Тварийонас, Витаутас Варасимовичюс и другие.

Благодаря этим людям в Казахстане закрепляется не только литовский бизнес, но и культура, искусство.

В начале июля в городах Казахстана Астане и Алматы, двадцатилетие установления литовско-казахстанских дипломатических отношений было отмечено уникальными концертами камерного оркестра Св. Христофораса.

В Казахском национальном университете искусств публика Астаны с восхищением слушала концерт, которым дирижировал маэстро Донатас Каткус. К музыке в исполнении коллектива мирового уровня не остались равнодушны и слушатели Алматы.

После концерта на встрече резидентствующих в Астане дипломатов, представителей литовской общины в Казахстане, общественности страны и предпринимателей посол Литвы Рокас Бярнотас выразил удовлетворение особо близкими и дружественными отношениями между государствами, динамично развивающейся торговлей, тесными связями между литовской и казахской общиной.

Инициатор, организатор и меценат мероприятия, владелец группы компаний «TL NIKA Group» Витаутас Варасимовичюс, поздравляя собравшихся с двадцатилетием дипломатических отношений между государствами, особо подчеркнул, что 6 июля, когда в Литве отмечается День государства, Казахстан празднует день рождения президента своей страны Нурсултана Назарбаева и своей столицы Астаны. ■



В Астане вместе с литовским камерным оркестром им. Св. Христофора играла всемирно известная скрипачка, народная артистка Казахстана Айман Мусаходжаева.

Kazachstanas ir Lietuva 20 metų puoselėja bendrus interesus

Литва и Казахстан ше-
мет паминёjo diplomatinių
santykijų 20-mečio jubilieju.

Pasak Lietuvos užsienio rei-
kalų viceministro Evaldo Ig-
natavičiaus, per pastaruosius
20 metų susiklostė Lietuvos
ir Kazachstano bendradar-
biavimo tradicijos, sėkmigai
plėtojami dvišliai politiniai,
ekonominiai ir kultūriniai
ryšiai.

Kazachstanas ir Lietuva
valstybių pasaulietinę brandą
turėjo galimybę pademon-
struoti 2010–2011 metais
viena po kitos pirmininkau-
damos Europos saugumo ir
bendradarbiavimo organiza-
cijai (ESBO).

Vienas iš svarbių šalių ben-
dradarbiavimo laimėjimų yra 2011 m. rudenį pradėtas įgyvendinti kon-
teinerinio traukinio „Saulė“ projeketas. Traukinys, kurio maršrutas eina
per Lietuvą, Kazachstaną ir kitas šalis, sujungia Kiniją su Vakarų Euro-
pa.

Dvišliai santykijų plėtrą ypač skatina politikos, verslo, kultūros, meno
bendradarbiavimas ir glaudūs žmonių tarpusavio ryšiai. Prie jų puosel-
jimo daug prisidėjo kadenciją Lietuvoje baigęs Kazachstano ambasadorius
Galymžanas Koišybaevas, kadenciją baigęs Lietuvos ambasadorius
Kazachstane Romualdas Kozyrovičius ir šiuo metu Astanoje įsikūrusios
Lietuvos ambasados vadovas Rokas Bernotas bei Lietuvos verslininkai,
verti tautos ambasadorių vardo, Vitalijus Tvarijonas, Vytautas Varasima-
vičius ir kiti.

Šių žmonių dėka Kazachstane įsitvirtina ne tik Lietuvos verslas, bet ir
kultūra, menas.

Liepos pradžioje Kazachstano miestuose Astanoje ir Almatoje Lietuvos
ir Kazachstano diplomatinijų santykijų užmezgimo dvidešimtmetis buvo
paminėtas unikalais Šv. Kristoforo kamerinio orkestro koncertais.

Kazachstano nacionaliniame menų universitete maestro Donato Kat-
kaus dirigojamo koncerto Astanos publika klausėsi susižavėjusi. Pa-
saulinio lygio kolektyvo grojamai muzikai neliko abejingi ir Almatos
klausytojai. Kartu su Lietuvos kameriniu orkestru grojo pasaulinio garso
smuikininkė, Kazachstano liaudies artistė Aiman Musachodžajeva.

Po koncerto Astanoje reziduojančių diplomatų, lietuvių bendruomenės
Kazachstane, šalies visuomenės bei verslo atstovų susitikime Lietuvos
ambasadorius Rokas Bernotas pasidžiaugė itin artimais ir draugiškais
valstybių santykiai, dinamiškai plėtojama prekyba, glaudžiai lietuvių ir
kazachų bendruomenių ryšiai.

Renginio sumanytojas, организatorius ir mecenatas kompaniją grupės
„TL NIKA Group“ savininkas Vytautas Varasimavičius, susirinkusius
sveikindamas su valstybių diplomatinijų santykijų dvidešimtmečiu, pa-
sidžiaugė, kad liepos 6-ąją, kai Lietuvoje švenčiamą Valstybės dieną, Ka-
zachstanas mini savo šalies prezidento Nursultano Nazarbajevo ir savo
sostinės Astanos gimtadienį. ■

InterPORT

МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА

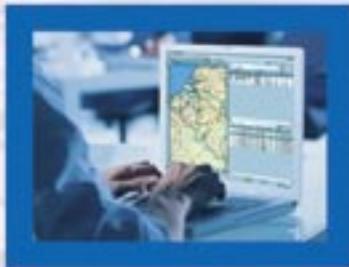
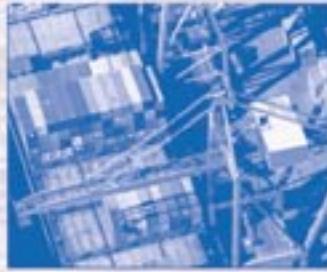


СТРОИТЕЛЬСТВО и
ЭКСПЛУАТАЦИЯ



7→9 ноября
2012

МОСКВА
ЦВК
«Экспоцентр»



РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНФРАСТРУКТУРА

- ➔ Морские и речные порты:
проектирование, строительство, ремонт,
реконструкция и обустройство
- ➔ Гидро сооружения
- ➔ Машины и оборудование, технологии
и материалы для строительства, ремонта
и реконструкции гидро сооружений
- ➔ Береговая инфраструктура морских и
речных паромных комплексов
- ➔ Портовый сервис: снабжение и ремонт,
сюрвейеры, бункеровщики, стивидоры,
портовые агенты

ЛОГИСТИКА

- ➔ Транспортная логистика
- ➔ Транспортно-экспедиторские услуги
- ➔ Интермодальные и мультимодальные
перевозки
- ➔ Управление цепями поставок
- ➔ Технологии и оборудование для
транспортировки, хранения и обработки грузов
- ➔ Системы безопасности транспортировки
и хранения грузов

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ СОСТОИТСЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

➔ www.restec.ru/interport

РЕСТЕК®
выставочное объединение

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



Перекресток восточного и западного искусства в Клайпеде

В ходе развития в Клайпеде идеи синергии бизнеса, науки и искусства летом 2012 года в портовом городе Литвы организован международный пленэр «Перекрестки». Он приурочен к 760-летию Клайпеды.

Организатор пленэра – галерея Бароти Клайпедского окружного союза художников, отмечающая двадцатилетие своей деятельности – пригласил участвовать в нем шестерых активно работающих современных художников из Литвы, Украины, Казахстана, Таджикистана, Азербайджана и Грузии.

Двухнедельный пленэр дал возможность художникам взглянуть на портовый город Литвы, этот своего рода перекресток международных транспортных коридоров, глазами приезжего, путешественника, открыть новые просторы для творчества, интегрируя опыт восточной культуры в традиции западной культуры и обогатить открытые пространства Клайпеды реализованными идеями.

Эта инициатива имела целью установить культурное сотрудничество стран и народов, завязать новые связи, поделиться опытом.

Организаторы пленэра благодарят участников и спонсоров проекта – клаipedских предпринимателей и надеются, что эта инициатива заложит краеугольный камень дальнейшего межкультурного сотрудничества и преемственности будущих проектов.



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



Rytų ir Vakarų meno sankryža Klaipėdoje



Plėtojant Klaipėdoje pradétą vystyti verslo, mokslo ir meno sinergijos idėją, 2012-ųjų vasarą Lietuvos uostamiestyje surengtas tarptautinis tapybos pleneras „Sankryžos“. Jis skirtas Klaipėdos miesto 760-osioms metinėms.

Plenero organizatoriai – savo veiklos dvidešimtmetį švenčianti Klaipėdos apskrities dailininkų sąjungos Baroti galerija – pakvietė šešis aktyviai kuriančius šiuolaikinius menininkus iš Lietuvos, Ukrainos, Kazachstano, Tadžikistano, Azerbaidžano ir Gruzijos.

Dvi savaites trukęs pleneras skatino tapytojus pažvelgti į tarptautinių transporto koridoriu sankryžą laikomą Lietuvos uostamiestį atvykėlio, kelautojo žvilgsniu, atrasti naujas kūrybos erdves, susipažinti su Vakarų kultūros tradicijomis integruojant Rytų kultūros patirtį ir praturtinti atviras Klaipėdos miesto erdves realizuotomis idėjomis.

Šia iniciatyva buvo siekiama skatinti šalių ir tautų kultūrinį bendradarbiavimą, užmegzti naujus ryšius, dalintis patirtimi.

Plenero organizatoriai dėkoja dalyviam ir projektą rėmusiems Klaipėdos verslininkams, tikėdamies, kad ši iniciatyva padės kertinį akmenį tolimesniam tarpkultūriniam bendradarbiavimui ir tėstimams projektams ateityje. ■





OGT
2 0 1 2



The International Exhibition «Oil and Gas of Turkmenistan - 2012» and the 17th International Scientific Conference «The Main Trends of the Development of Oil and Gas Industry of Turkmenistan»

**14-16 November 2012
Ashgabat, Turkmenistan**

Международная выставка «Нефть и газ Туркменистана-2012» и 17^{ая} международная конференция «Основные направления развития нефтегазовой отрасли Туркменистана и международное сотрудничество»

**14-16 ноября 2012 года
Ашхабад, Туркменистан**

www.oilgasturkmenistan.com

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ:



Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources
of Turkmenistan
Министерство Нефтегазовой промышленности и
минеральных ресурсов Туркменистана



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

CO-ORGANISER | СООРГАНИЗАТОР:



For further information please contact
the co-organiser Summit Trade Events
on the following details:

За более полной информацией
обращайтесь к соорганизатору, компании
Summit Trade Events:

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

In Ashgabat/ В Ашхабаде
Tel: +993 12 264000
e-mail: summittradeevents@gmail.com

TRANSIT - KAZAKHSTAN

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS EXHIBITION

**TRANSIT
KAZAKHSTAN**

**19-21 September 2012
Almaty, Kazakhstan**

www.transitkazakhstan.kz

ORGANISERS



ITE Group PLC (UK)
tel. +44 207 596 5188; fax: +44 207 596 5127
E-mail: julawocka@gwddata-exhibitions.com
Event Manager: Mrs. Julia Wocka-Gowda



Itaca (CS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 34; fax: +7 (727) 258 34 44;
E-mail: industrial@itaca.kz
Project Manager: Julia Paliogutina



EC Atakent Expo (for Kazakhstan companies)
Tel./fax: +7 (727) 275 00 69, 275 09 11; Fax: +7 (727) 275 00 30
E-mail: atakent-expo@mail.ru, manager@atakentexpoz.kz
www.atakentexpoz.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.