



How to arrange logistics in the clouds?

THE FUTURE OF TRAIN

Open door policy of oil country

如何安排 在云端 物流？



列车设计的未来
石油国的“门户开放”政策





8-10 May, 2014

2014 **TransBaltica**

International exhibition of transport, logistics and ITS

I International congress
on intelligent transport systems

Key topics of the exhibition:

- Intelligent transport systems
 - Transport and logistics services
- Various means of transport
 - Transport infrastructure

Organizers:



MINISTRY OF TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS
OF LITHUANIA



Lithuanian
Exhibition
and Congress
Centre LITEXPO

ITS
INTELLIGENT
TRANSPORT
SYSTEMS
LITHUANIA

Partner

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

For more information on the exhibition
go to www.litexpo.lt

Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

Zita Tallat-Kelpsaite
Tel.: + 370 610 11399, + 370 46 365602
E-mail: editor@jura.lt

Financier-in-chief

Danute Grazeliene
Tel. +370 699 31295
E-mail: grazeliene@jura.lt

Designer

Ingrida Ramanauskiene

Translators

Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers

Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius

Liana Mogisaite
Te. + 370 620 71030
E-mail: liana@jura.lt

Jekaterina Kormakova
Tel. +370 63350800
E-mail: Jekaterina@jura.lt

in UK, London:

Milda Manomailyte
Tel. + 44 (0) 7825924581
E-mail: milda@airrailnews.com

In China, Dalian

Betty Chen
Address: Room 1501,
50 You Hao Road, Dalian, China.
Tel. 86 411 82649832
E-mail: bettycc@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, + 993 65 80 07 47
ishankuli@list.ru; ishankuli@gmail.com

In India, Chennai

V. Sumittra Devi
Tel. +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.

We are thankful for the photos to
organizers the events and
www.spiritdesign.com

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
E-mail: news@jura.lt
www.jura.lt

CONTENTS · 内容

2 PUBLISHER'S WORD

Future trains, logistics in
the clouds and...women

编者寄语

未来的火车,云中物流
以及女性.....

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Gila Altmann: I am
confident that women will
take their chance

独家专访

吉拉阿尔特曼:我相
信,女人会自己把握
机会



10 LOGISTICS

How to arrange logistics 'in
the clouds'?

物流

如何安排 在云端 物
流?



18 RAIL TRANSPORT

The future of train design –
designing mobility systems

铁路运输

列车设计的未来——
设计移动系统



26 OIL AND GAS

Open door policy of oil
country

石油和天然气

石油国的“门户开
放”政策



30 INTERNATIONAL EVENTS

OGT-2013: the heads of
Turkmenistan oil and gas
industry worked in
Sergi Koshgi exhibition
house during the
conference period
(Ashgabat, Turkmenistan)

Logitrans 2013 is becoming
firmly established in the
logistics industry
(Istanbul, Turkey)



Siauliai airport breaks into
international market



36 国际活动

OGT -2013 :土库
曼斯坦石油和天然气
行业负责人于Sergi
Koshgi展会期间在
会议室内工作
(阿什哈巴德,土库
曼斯坦)



LOGITRANS

2013正在物流业牢
固确立

(土耳其伊斯坦布
尔)

希奥利艾机场打入国
际市场

42 Juozas Darulis 2009-2012
chronicle of management,
activities and development
of water transport of the
Republic of Lithuania
书籍

Juozas Darulis 立
陶宛共和国2009-
2012编年史管理活
动和水运发展





FUTURE TRAINS, LOGISTICS IN THE CLOUDS AND...WOMEN

„Earlier people used to sit down at the negotiation table, getting to know one another. Among them there used to appear chemistry, as it is said. They used to sign contracts after establishing cooperation. It was even impossible to think that you might trust your cargo to a company that you have never seen in your eyes“; - writes in his article Kiril Vlasov, the founder of the project Log4pro, the chairman of Russian public association Delovaya Rossija (Business Russia), the chairman of German BVL association and the owner of some other titles, real clouds logistics oracle and he is sure that there above, where we usually direct our eyes expecting of heavenly grace, is the best and most reliable place for logistics business.

Though cloud logistics market is younger than five years, those advanced technologies are already applied in Europe, USA and Brazil.

The author of the idea to found logistics business in the clouds does not see technological obstacles, except human ones that interfere with a lot of innovative processes not only in the clouds but also in the sinful earth. Those obstacles are – corruption, clumsiness and reluctance to change - according to Kiril Vlasov.

May be it is necessary to accustom people to look at the changes without distrust and fear, but with the hope of better , more perfect and comfortable life, first of all in their personal life?

The leading partner of the Austrian company Spirit Design – Innovation and Brand GmbH Daniel Huber follows this principle when creating human mobility systems.

He is sure that expanding urbanization, increasing traffic and changing mobility demand dictates a new attitude not only to international transport corridors or global logistics solutions, but also to the mobility possibilities of each person using transport. Automobile, to his mind, as a comfortable transport mode and symbol of prestige is already obsolete. The time has come for new transport modes that induce the society to change awareness and behaviour. Future transport modes are to be environmentally friendly, simple and attractive to users. According to D. Huber's conviction, modern speed trains are such modes of transport able to reach 500 and more kilometres per hour and in the nearest future they should change automobiles and planes.

Maybe those ideas were encoded in subconscious bends of the British engineer George Stephenson, when on the 14th of October 1829 he constructed a locomotive Rocket which swept at a speed of 85 km/h, won the famous competition of Reinchill Trials.

Inimitable Italian writer Alessandro Baricco the transport realities of the nineteenth century wrapped in such a romantic cloak in his novel „The passion castles“: „...Speed. It burst. For this world it was as if a cry pent up for thousands of years. When speed came into being, nothing seemed in a way it looked earlier. All the feelings turned to small and always late machines. Who can count how many adjectives seemed to have got old in a moment. Who can count how many superlative degrees crumbled instantly and suddenly became sadly funny...The train itself is not something special, because it's - only a machine... but one thing is of genius: this machine was not producing power but something else which was dimly perceived, something that has not yet been – speed. It was a machine doing something that might be done by a thousand people. The machine, doing something that has never been before. The machine, doing something that is impossible.“

Apparently, 85 km/h speed caused such feelings to people 185 years ago. We may say that during 185 years we moved forward for 415 kilometres.

Of course, such calculation is absurd. But sometimes it seems that in our wonderful world of speed, smart technologies, cosmos and cloud logistics there is unimaginable absurdity, that we have not stepped forward even two steps, if in the fourteenth year of the twenty first century in a great and powerful country – in Saudi Arabia, women are forbidden to drive a car. The women-drivers who ignore this law are punished with imprisonment or rod.

When Gila Altmann, who is known as gender equality homemaker in EU institutions and who has got working experience in Saudi Arabia, was asked what she thought about that she said that this phenomenon originated from conservative Wahhabism which is especially discriminating women and Saudi Arabia policy is based on that. The unwillingness of the country to change, to some extent, is connected with oil resources making the country economically strong and able to ignore world opinion. G. Altmann is sure that women who are discriminated will wait for the right time and will wisely take the opportunity.

But up till now the inventions and technologies cannot guarantee the right for millions of women to drive an automobile. It seems that they will be able to use the possibilities of modern transport unless in the clouds...

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

未来的火车,云中物流以及女性.....



“以前,人们习惯坐到谈判桌上来大家彼此认识。在这其中据说会出现化学作用,他们用此建立合作签订合同。有人甚至认为相信一个从未见过面的物流公司是不可能的事情,”Kiril Vlasov在他的文章这样写道。他是Log4pro 项目的创始人,公众协会Delovaya Rossija (俄罗斯商业)主席,德国BVL协会主席并担任其他一些头衔,真正的云物流大师且始终处于高位置,他是我们会仰视的上天恩典的拥有者,是最好和最可靠物流业务的来源。

虽然云物流市场是未满足五年中,这些先进技术已经在欧洲、美国和巴西得到应用。

云物流业务的理念没有发现技术障碍,但人类不仅在云中同时也在罪恶的大地上进行了很多创新过程的干扰。这些障碍是——腐败、笨拙而不愿改变——Kiril Vlasov这样说。

也许人们又必要习惯于消除对变化的不信任和恐惧,反正怀着更美好的希望来开展更完美,舒适的生活,这是他们的个人生活的首要追求吧?

奥地利公司精神设计的主要合作伙伴——创造人类移动系统、创新与品牌有限公司的丹尼尔·贝尔遵循这个原则。他相信城市化扩大,日益繁忙的交通和不断变化的流动性需求决定了一个崭新的姿态,不仅需要国际运输走廊或全球性的物流解决方案,而且要有传输每个人流动的可能性。在他的思维中,汽车作为舒适交通方式和威望的象征已经过时了。时间已经带来了新的运输模式,促使社会改变的意识 and 行为。未来的交通模式,以环保、简单、对用户有吸引力为准。根据他的推断,现代化的高速列车运输能力达到每小时500多公里,在不久的将来,他们会改变汽车和飞机这样运输模式。

也许这些想法被英国编码工程师乔治·斯蒂芬森潜意识到时,在1829年十月14号,他构建了运行速度85公里/小时的火箭火车头,在著名的Reinichill试验竞争中取得了胜利。

独特的意大利作家亚历山德罗·巴里科十九世纪在他的小说《激情城堡》里描述了这样一个浪漫的运输现实:“...速度,爆炸了。对于这个世界就好像是发出了压抑了数千年之久的一声。当速度应运而生,在某种程度上似乎没有什么,它向前面看

去。所有的感情转向小而总是迟到的机器。谁又能说出有多少形容词在一瞬间过时。谁又能说出有多少最高级的词汇突然崩溃,变成了可悲的搞笑...火车本身不是没有什么特别,因为它只是一台机器.....但有一点是很天才:这台机器是不生产能量,而是别的让人感到稀奇的东西,一些尚未存在过的东西——速度。一台机器做的东西,可能是由一千人来完成。机器,做一些从来没有过的东西。机器,做一些不可能的事情。”

显然,每小时85公里的速度会在185年前给人造成这种感觉。我们可以说,在这185年间我们将速度向前推进到415公里。

当然,这样的计算是荒谬的。但有时似乎在我们美妙的世界里,速度、智能技术、宇宙和云物流有难以想象的荒谬,我们并没有多向前走两步,如果在二十一世纪的第一个十四年时在一个伟大而强大的国家——沙特阿拉伯,妇女被禁止开车且无视这部法律的女性会被处以监禁或杆刑。

当在欧盟机构担任研究性别平等工作以及在沙特阿拉伯工作经验的Gila Altmann,被人问及她如何看待这个问题,她说,这种现象源于保守的瓦哈比主义,这种思想特别挑剔女性并且沙特阿拉伯不平等的性别政策就是基于这一点。该国不愿意改变在一定程度上是与石油资源使得该国具有强大的经济力量,能够忽略与世界的舆论连接。Gila Altmann确定受歧视的妇女将等待合适的时机,并明智地利用这个机会。

但到目前为止的发明和技术不能保证以百万计的妇女驾驶汽车的权利。看来,只有在云物流的概念中她们也许才能够使用现代交通工具.....

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaité
杂志出版者



Gila ALTMANN: I am confident that women will take their chance

Gila Altmann began her career as an educator with a degree from the Pedagogical University in Hildesheim, Germany, where she specialized in Fine Arts, Mathematics and Chemistry. She worked as a teacher in Ostfriesland/ Lower Saxony from 1973 and as assistant professor at the Universities of Oldenburg and Braunschweig. She was a member of the German Parliament from 1994 to 2002, serving as spokesperson in regard of transport policy/affairs of the Parliamentary party 'Buendnis 90/ The Greens'.

In 1998, Gila Altmann assumed the office of Parliamentary State Secretary at the Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety in the Cabinet of Ministers under Gerhard Schröder's government, and served until 2002. Gila Altmann worked in Azerbaijan from 2005 to 2012 as Principal Advisor on Ecotourism to the Minister of Ecology and then at the Azerbaijan Tourism Institute (ATI) Research and Development Center in the field of sustainable tourism and regional development..

Since 2013 she works as TEMPUS project manager at the Jade University of Applied Science in Wilhelmshaven. The project "Development of new modules for international bachelor and master programmes in sustainable tourism management" (www.sutoma.eu)

- Ms Gila Altmann, in one of your reports you state that the tourism sector has become one of the most important economic factors globally, bigger than automobile industry. It creates 230 million job places and in 60 countries tourism is the main economic sector, and in the 40 poorest countries tourism has become the main driver of economy and the second important source of income after oil.

In what direction will the tourism of the world develop? What threats and problems may it face?

- Actually the fight for the customer is in full swing, having been started by the tourism industry firstly in developing countries. A fierce competition occurs about unique selling points and exotic destinations, services and prices. Endemic species, unique landscapes, exotic beaches and wildlife combined with culture and traces of historical and natural events are no longer regarded as attractive enough. Extreme sports and survival trainings in extreme landscapes and temperatures are reputed as necessary competitive advantages.

Even climate change is no longer regarded as a taboo but now used as a marketing tool by tourism companies advertising Pacific islands before disappearing with rising sea levels in the next 3 to 5 decades or the last arctic glaciers, penguins and polar bears.

The tourism industry services and capitalises a strong desire in many travellers to see or to get rare and vulnerable things: the last few apes or snow leopards, a rapidly melting glacier, one of the last Bali stars or a Lady's slipper orchid.

But also the quality of service, the option of package tours, the friendliness, motivation and hospitality of staff are important indicators as well as language, cultural skills and easy access to the destinations. Those high expectations often go along with a high price sensitivity. Not only

an adequate price ratio performance and reasonable prices are expected, but special offers and discounts. Price dumping on account of middle and small enterprises is common practice.

The competition is no longer targeted on the traditional market of Europeans, Americans and Australians only, but has been extended by the entire Central-Asian region. Since the early 90s, Russians, Koreans and Chinese are in the centre of interest, having a respectable budget at their disposal.

So, no wonder that many governments and private investors respond with huge investments on infrastructure like new or upgraded airports, roads and hotels, hoping on respectable, above average profits, up to 35 % annually e.g. as currently on Bali.

The rapid development of those destinations is often accompanied by an unprecedented destruction and loss of natural and cultural resources, leading to social upheavals within the local population regarding access to water and energy resources or increasing prices for land and rents.

Also ecotourism has become part of these problems though often claims that it preserves and even improves local cultures and the livelihood of local people.

For approximately the last ten years the segment of ecotourism has increased faster than the tourism industry as a whole, with a boom in nature tourism and a growth in eco-resorts and hotels. Ecotourism, sustainable tourism meanwhile became a quality brand, the tourism industry and their advertisers already integrated these terms into their commercial concepts as a hip and promising strategy often combined with 'Green washing' which means selective information with intent to mislead. Evidence shows that, due to the breath-taking pace in many cases the local people often are driven off their land with-



Walking Holidays

*Discover the unknown
Greece*

www.walkingholidays.gr

2014

21 national pavilions

1,870 exhibitors

92 countries

over 18,500 buyers

Posidonia

2-6 June 2014

Metropolitan Expo, Athens Greece

IT'S A GREAT DEAL

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA, e-mail: posidonia@posidonia-events.com

www.posidonia-events.com



out any compensation, lose their homes and traditional structures like it has been seen in South Africa by establishing protected areas for ecotourism activities.

Another example of entire communities being moved in order to create a park, happened in East Africa, where about 70 % of national parks and game reserves were established on Masai land.

Furthermore a serious comprehensive impact assessment is neither possible nor welcome if the only emphasis is on profit maximation connected with dictatorial political systems, but also over use causes serious problems to environment and indigenous people because local communities are unable to meet the infrastructure demands of ecotourism. The lack of adequate sanitary facilities in remote areas often results in the disposal of campsite garbage in rivers, contaminating wildlife, livestock, and people who draw drinking water from them.

- You are working with a EU - project concerning the sustainable tourism development in the three countries of the Caucasus: Armenia, Azerbaijan and Georgia.

Why is it important for the EU to take care of the development of tourism in those countries and to integrate their culture and traditions into the environment of multi-national values?

- TEMPUS is a EU- programme which focuses on the reform and modernisation of higher education systems in the Partner Countries of Eastern Europe, Central Asia, the Western Balkans and the Mediterranean region. Particularly in these countries higher education institutions are currently facing major challenges like dramatic demographic changes, increasing global competition, changes in science and technology but notably the growing importance of organisational and societal innovation rather than purely technological innovation and last but not least challenges of societies in transition.

For the EU higher education institutions (HEI) are therefore key players in the successful development to a knowledge-based economy and society and they provide the training for a new generation of leaders.

In this context the integration of sustainable tourism management into HEI is essential because tourism is a regional priority for all three Caucasus countries. The Caucasus region is a hot spot according to natural and cultural diversity and should be touristically jointly developed. The Caucasus is reputed as the European cradle of mankind and thus very interesting for different target groups focused on nature, culture and traditions. They like to travel the whole three countries jointly as a package tour. As the region is politically diverse yet, the obstacles like visa issues, appropriate accommodation-, service- and information standards are very differing and not yet coordinated. As the currently existing political situation does not allow a joint development, the project refers to achieve comparable standards in HEI according to the Bologna standards in each of the three partner countries. As prereq-

uisite a common understanding of sustainable tourism and regional development will be developed, profiting from worst and best case experience all over the world so far. Furthermore new methods and trainings shall be introduced and a new form of practical placements in collaboration with the business sector and NGOs. The project is designed to foster regional networking and mutual understanding, and strengthen international academic cooperation between the EU and its partner countries on a permanent base by establishing enduring partnerships.

- You have repeatedly expressed your opinion on gender issues. Tell us please, what is the proportion of gender in business? What are men and women possibilities here? What is your experience in the countries of the Caucasus on this matter?

- From the perspective of sustainability the environmental, economic and social interests have to be balanced in a bearable, viable and equitable manner.

The ultimate goal of gender mainstreaming is to achieve gender equality, assessing the impact of any planned action for both men and women, including legislation, policies or programmes, in any area and at all levels. Thus gender aspects necessarily are obligatory parts of sustainable development. In (tourism) business this means to allow also women to gain access to higher positions and to employ them in management positions and pay fair comparable wages. Reality unfortunately draws another picture. All over the world women in general still earn less money for their work than their male colleagues and higher positions are out of bounds despite comparable competence. New studies state that though women globally carry out about two thirds of the working hours, they have only a small share in income and property. Therefore poverty and discrimination are closely linked to each other. It is commonplace that in families where women work more and earn less, children as a result, get less food and maternal time. Recent studies in different regions of the world have shown that households headed or maintained by women even with scarce resources, are generally run more resourceful than by their male counterparts. Income in the hands of mothers can have a manifold better effect on child health than income that is controlled by the father. Female-headed households seem to spend more on food and other family-oriented goods than male-headed household.

In order to achieve gender equality, access to education plays a key role. At the same time a change of thinking, breaking down prejudices and stereotypes is necessary, initiated and accompanied by political support.

In the Caucasus countries the situation is not homogeneous. Apart from essential differences between urban and rural areas there are significant gaps among the South Caucasus neighbours according to a study of the Caucasus Research Resource Centre (CRRC) from 2011. While Ar-

menia and Azerbaijan tend to emphasize more traditional gender roles, Georgia meanwhile seems to orientate more to gender equality how it is practised in Western Europe. However, the assessment is complicated because traditions still have an essential impact on every day life. While Armenia and Georgia are Christian countries, in Azerbaijan the rules of Islam seem to display a more traditional idea of gender roles. Though women in all three South Caucasus countries tend to disagree that university is more important for boys, the proportion in Azerbaijan is lower than in the other two countries.

Only when it comes to gender and employment, the majority in all three countries is the same, saying that a man should ideally be the breadwinner in a family. Reviewing their own life, women generally and globally tend to say that men had a better life. This is also true for the three Caucasus countries, only in Georgia men and women assess their lives similar for both genders.

Within the project these different habits are discussed in the context with the subject of intercultural communication, always taking into account that these various gender approaches are very sustainable as well.

- How do you assess, in the context of business, culture, transport and logistics development and new technologies, the fact that in the thirteenth year of XXI century the Saudi Arabia Ministry of Internal Affairs has announced that it is forbidden for the women to drive a car and if they are caught when driving a car, they will be punished?

- First of all it shows the variety of approaches of the Islam. But from Indonesia as the biggest Islamic country until Azerbaijan, nobody would dare to forbid a woman to ride a bike or drive a car. From my individual experience in SA I think that this 'unique selling point' results from the outstanding conservative Wahabism, discriminating woman and which can be only persevered due to the outstanding oil resources, which keeps the country independent from a competitive economy. As there is not anything mentioned in the Koran which could justify this prohibition, the interesting question is how long the chauvinistic society can seal the country off from the rest of the world. I am confident that women will wait for the right time and take their chance.

- Thank you for the answers.

* Wahhabism – is an Islamic political religious doctrine that occurred in the XVIII century in Arabia. Its initiator is Muhammad ibn al Wahhabi. The followers of Wahhabism fought for the purity of Islam and the rigidity of customs. In the XIX century Wahhabism became the ideology of Arab feudalists, and now it is an official ideology of Saudi Arabia.

Wahhabism requires returning purity to Islam and they proclaim the Koran as the only source of religious belief. ■

吉拉阿尔特曼：我相信，女人会自己把握机会

吉拉阿尔特曼的职业教育生涯始于从德国的希尔德斯海姆大学，在那里她专门从事美术、数学和化学学位的教育。她作为一名教师从1973年于东弗里斯兰/下萨克森州工作，到奥尔登堡和不伦瑞克大学助理教授。她是德国议会1994至2002年的议员，在议会党Buendnis 90 /绿党交通政策/事务方面做代言人。1998年，吉拉阿尔特曼担任格哈特施罗德政府部长议会国务办公室秘书，在内阁负责德国联邦环境、自然保护和核安全部，并任职到2002年。吉拉阿尔特曼曾在2005至2012年担任阿塞拜疆生态旅游生态部长，并在阿塞拜疆旅游协会（ATI）研究开发中心可持续旅游业与区域发展领域担任首席顾问。2013以来她的作品应用于科学威廉港得玉大学，并担任“在可持续旅游管理开发国际学士和硕士课程的新模块TEMPUS项目”的经理（www.sutoma.eu）



-吉拉阿尔特曼小姐，在您的一份报告中指出，旅游业已成为全球最重要的经济因素，大于汽车产业之一。它在60个国家创造2.3亿的工作场所，旅游业是主要的经济部门，并且旅游业在40个最贫穷国家中，已成为石油收入后经济主要驱动力的第二个重要来源。

-世界的旅游发展将路在何方？它可能面临哪些威胁和问题？

-其实旅游行业对于客户的争夺正如火如荼，这种竞争首先在发展中国家开始。这是一场激烈的竞争，涉及独特的卖点和有异国情调的目的地、服务和价格。特有物种、独特景观、异国情调的海滩和野生动物结合的文化和历史及自然事件的痕迹，不再被认为是足够的吸引力。在极端的风暴和温度进行极限运动和生存训练都算为必要的竞争优势。

即使气候变化已不再被视为一种禁忌，但现在太平洋岛屿海平面上升，北极冰川、企鹅和北极熊在未来30至50年或最后消失，都成为旅游公司一个广告营销工具。

旅游业的服务突出了许多游客看到或得到稀有和脆弱的东西的强烈愿望：仅存的少数类人猿近亲或雪豹、迅速融化的冰川、最后巴厘星或一个女子的拖兰。

同时旅行团的服务质量，友好性，积极性和工作人员的热情，以及语言，文化技能和方便地前往目的地也是很重要的指标。这些过高的期望往往附着高价格敏感度。不仅有足够的性能价格比，合理的价格预期，也有特殊的优惠和折扣。对中小企业帐户价格倾销是常见的做法。

欧洲人、美国人和澳大利亚人不再只针对传统市场比赛，一直延续了整个中环 - 亚洲地区。90年代初以来，俄罗斯人、韩国人和中国人都在关注这个中心，他们在处置一个体面的预算。所以，难怪许多政府和私人投资者转向

巨额投资基础设施，如更新或升级机场、公路和酒店，希望能高于平均水平利润，每年高达35%，例如作为目前在巴厘岛。

这些目的地的快速发展往往伴随着前所未有的自然破坏和文化资源流失，导致当地居民当中就获得水和能源资源或提高价格、土地租金和社会动荡。

生态旅游也已经成为这些问题的一部分，但往往声称，它保留甚至提高了当地的文化和当地人民的生计。

大约过去十年生态旅游业务已经作为一个整体比旅游业增加较快，自然旅游繁荣和生态度假村和酒店增长。生态旅游，可持续旅游的同时成为一个优质品牌，旅游业和他们的广告已经集成这些条款纳入其商业概念，有前途的策略往往是结合“绿色洗涤”的意图误导意味着信息的选择性。有证据表明，在许多情况下由于惊人速度，当地居民常常被没有任何补偿赶出他们的土地，失去家园和传统结构，如她已经看到在南非通过建立保护区的生态旅游活动。

移动创建一个公园社区的另一个例子发生在东非，在那里建立了对马赛土地约70%的国家公园和禁猎区。

另外一个严重的综合影响评估，既不可能，也欢迎，如果只是强调政治体系连接的利润最大化，而且过度使用会导致问题严重，环境和土著人因为当地社区都无法满足生态旅游基础设施的需求。他们需要适当的卫生设施，在偏远地区缺乏往往导致在处置营地垃圾的河流，污染野生动物、家畜和人的饮用水。

- 您正在使用一个欧盟 - 关于高加索的三个国家可持续旅游开发项目：亚美尼亚、阿塞拜疆和格鲁吉亚。

为什么欧盟采取旅游业的重要发展，照顾这些国家他们的文化和传统，融入多民族价值观的环境？

- TEMPUS欧盟方案侧重于在东欧，中亚，西巴尔干和地中海地区的伙伴国的改革和现代化高等教育系统。尤其是在这些国家的高等教育机构目前正面临着巨大的像人口结构变化的重大挑战，全球竞争日益激烈，变化和科学技术，但组织和社会创新的显著日益增长的重要性，而不是纯粹的技术创新和社会的最后但并非最不重要的挑战过渡。

对于欧盟高等教育机构（HEI），关键是以知识为基础的经济和社会参与者成功开发，他们提供了一个新一代领导人培训。

在此背景下的可持续旅游管理纳入HEI的整合是必要的，因为

旅游是所有三个高加索国家优先区域。

高加索地区是根据自然和文化多样性的热点，并应旅游共同开发。高加索被誉为人类的欧洲发源地，因此非常专注于自然，文化和传统不同的目标群体。他们喜欢整个三国共同为旅行团旅行。由于该地区在政治上是不同的，像签证问题，适当的住宿，服务和信息标准的障碍是非常不同且尚未协调。由于目前现有的政治局势不允许联合开发，该项目是指实现根据在三个伙伴国的博洛尼亚标准HEI可比标准。作为前提的可持续旅游业和区域发展的共同理解，将发展从最坏和最好的情况下体验世界各地至今获利。此外新的方法和培训应引入和投放实用位置的新形式，与商界及非政府组织合作。该项目旨在促进区域联网和相互了解，加强欧盟及其伙伴国之间的国际学术合作上的一个永久基地建立持久的伙伴关系。

您曾多次表示你对性别问题的意见。请告诉我们，什么是性别业务比例？什么是男人和女人的可能性？什么是您在高加索地区的国家在这个问题上的经验？

- 从可持续发展的角度来看,环境,经济和社会利益在一个可以承受的、可行的和公平的方式来加以平衡。社会性别主流化的最终目标是实现性别平等,评估任何对男性和女性计划的行动,包括立法、政策或方案在任何领域、各层次的影响。因此,性别方面必然是可持续发展的强制性部分。在(旅游)业务,这意味着允许同时妇女获得更高的职位,并聘请她们担任管理职务,并相媲美支付公平的工资。现实不幸绘制另一张照片。尽管能力相媲美,世界各地的妇女一般还是不能为工作挣到钱比她们的男同事和更高的工资。新的研究指出,虽然女性在全球范围进行约三分之二的的工作,他们的收入和财产只占很小的份额。因此,贫困和歧视有着密切的联系到对方。这是司空见惯的,在家庭中妇女工作更多,赚的少,孩子作为一个结果,获得较少的食物和产奶的时间。最近在世界不同地区的研究表明,通过家庭甚至拥有稀缺资源的女户主或维持,一般都是比她们的男性同行有更丰富的资源。在母亲手中可以有比由父亲的更多的收入控制对儿童的健康有多方面的效果更佳。女性为户主的家庭似乎比面向其他男性为户主家庭花更多的粮食。为了实现性别平等,受教育机会起着关

键的作用。与此同时思想的变化,打破偏见和成见是必要的,这发起并伴随着政治上的支持。在高加索地区国家的情况并不均匀。除了城乡之间的本质区别,根据高加索研究资源中心(CRRC)自2011年的一项研究南高加索邻里之间显著的差距。虽然亚美尼亚和阿塞拜疆往往强调更多的传统的性别角色,同时格鲁吉亚似乎更加定向性别平等是如何实行西欧。但是,评估是复杂的,因为传统仍对每天生活中不可或缺的影响。虽然亚美尼亚和格鲁吉亚是基督教国家,阿塞拜疆伊斯兰的规则似乎要显示的性别角色更传统的观念。尽管妇女在所有三个南高加索国家往往不同,大学里男孩更重要,其在阿塞拜疆的比例比其他两个国家要低。只有当它涉及到性别和就业,多数在所有这三个国家是一样的,说一个男人最好在家庭承担经济支柱。回顾自己的生活中,女性通常和全球趋向于说男人过上更好的生活。这也是真实的高加索国家,只有在格鲁吉亚男性和女性评估自己生活相似。在该项目中的这些不同的习惯是在上下文与跨文化交际的讨论主题,总是考虑到这些不同性别的方法是非常可持续的为好。

-您如何评价在商业、文化、交通和物流中发展新技术?但事实上,在二十一世纪的第十三年的内部事务上沙特卫生部宣布,禁止歧视对妇女驾驶机动车,如果她们开车时被抓,她们会受到惩罚吗?

- 首先,它显示了各种伊斯兰教的方法。但是从印尼作为最大的伊斯兰国家,直到阿塞拜疆,没有人敢禁止女人骑自行车或开车。从我在SA的个人经验,我认为从杰出的保守Wahabism这种“独特卖点”的结果,歧视妇女。由于杰出的石油资源,这使独立于国家的经济竞争坚持了下来。由于可兰经其中没有可以证明这一禁令提到什么,一个有趣的问题是多久沙文主义社会可以从世界其他地方封国。我相信,女人会等待合适的时机,并把握她们的机会。

- 谢谢您的回答。

*瓦哈比主义——是发生在十八世纪的阿拉伯伊斯兰政治宗教教义。其始作俑者是穆罕默德·本·瓦哈比。瓦哈比教派的信徒争取伊斯兰教的纯洁性和习惯的刚性。在十九世纪瓦哈比主义成为阿拉伯封建主义意识形态,而现在它是沙特阿拉伯的官方意识形态。瓦哈比主义要求回归纯伊斯兰教,他们宣称古兰经作为宗教信仰的唯一来源。



Kaimelis
Pasinerk | poilsio oazė

COUNTRYSIDE TOURISM IN KLAIPEDA DISTRICT
СЕЛЬСКИЙ ТУРИЗМ В КЛАЙПЕДСКОМ РАЙОНЕ

Tel. + 370 699 31295
E-mail: info@kaimelis.com
www.kaimelis.com



HOW TO ARRANGE LOGISTICS 'IN THE CLOUDS'?



Kiril Vlasov

The creator of the project Log4pro, member of the Board of Directors of STS Logistics, chairman of logistics department of the industry of the Russian association Business Russia and co-chairman of the regional group in Russia of the German logistics association BVL



In 2013 the company IBM published the annual prognosis Five in Five according to which the cloud technologies will penetrate into all spheres of business in the nearest future. Logistics will not be the exception, where even today there appear new services able to solve the most ingrained problems of the industry.

How is it possible to trust the cargo of the company which you have never seen 'in your eyes'?

The market of 'cloud' logistics is less than five years old. Advanced technologies are applied today in the USA, Europe, and Brazil. There operate the services of *T-System's Cloud Marketplace for Logistics Sector*, *Brazil's uShip*, *Camsec's Electronic Logistics Marketplace*.

The niche in Russia and CIS countries is practically free. Expansion of western analogues is not expected here because the scheme of cargo transportation is cardinally different than that of Europe or America.

The application of efficient cloud technologies changes the behaviour of the users and their business-process. Two years ago the specialists from Germany persuaded me that cloud technologies would not be successful in logistics, because cargo transportation - is business based on trust. Earlier people used to sit down for negotiations, there used to originate chemistry among them, they signed contracts and only after that they used to start cooperation. It was complicated even to think to trust the cargo to the company that you have never seen 'in your eyes'.

Everything is changing, for example, 'eBay'. Earlier we used to buy books, disks, then clothes, and today via this service they sell more than 10 000 both new and second-hand automobiles every month. People start thinking differently.

I am sure that in five years maximally in Russia there will be decisions that yesterday we were not able even to dream about. Even today the leading logistics companies in Europe are work-

ing on the idea of crowd-sourcing logistics of cargoes. Given, a student who is going by the route Alabiana – Zvenigorod each day, signs to the delivery services of small cargo on nearby routes. He enters the cloud, takes the order, fulfills it without any special efforts (as he is going to Zvenigorod) and earns some money. Cost price of such delivery is tens of times less than by courier.

Pain points

Russian road carriers – is a boiler where hundreds of thousands of disparate players seethe: individual businessmen, small companies and big corporations. New firms join the niche permanently, they look for work, wish to carry cargo quicker and save. The main problem of domestic market – is the reliability of transportation. Here is a lot of 'black' business, crime, not all the carriers provide the document accurately and are ready to stably hide big volumes of cargo. Forwarding companies and private dispatchers have neither automobile parks nor resources, they simply 'punch' the prices and bring together the customers and the executors, getting of it their commission percentages. In this situation the customers need additional guarantees for export and delivery of big volumes of cargoes.

One more problem – is the flow of documents. For the most simple road transportation it is necessary to have 11 documents as minimum: invoices, commodity way-bill and others. It is necessary to have the description of cargo, a copy of passport of a driver, car documents. For example, transporting alcohol products, the quantity of documents can be counted by tens.

What can 'cloud' solutions help by?

Single space

Cargo transportation – is a spot market where there exist momenta demand and supply. In the clouds there is a possibility to create a single platform for cargo owners (these who need to transport cargo) and contractors. You launch a tender for transportation (give some criteria: for example, route, type of rolling stock, type of cargo, its weight and volume, requirements for temperature) and you see the best proposals from contractors – participants of cloud platform. Today similar marketplaces suggest projects: *ati.su*, *Gruzoobzor* and our platform *Log4pro.com*. The competitive advantage of LOG4PRO is the tough checking of contractors. In order to get to our marketplace, the company is to present all registered documents and to pass a full checking by our security service.

Transportation management system - TMS system

Record-keeping for transportation – is a big problem. In principle, it is possible to solve it via non-cloud programs, for example, *Antor*, *1C*, *Oracle*. Those companies suggest you to buy their software (for example, *Oracle* costs begin with \$100.000), install it into your computer and enter all computer data manually. At middle-size-company the quantity of cargo transportations may reach thousands per month and in order to enter all the data into computer a whole staff of specialists is necessary.

This process can be automated in the cloud: first of all it is not necessary to install and later on to update the programs. Secondly, it is possible to



shift the obligation of entering the data into the system to the carrier, thereby releasing the own workforce and money at the same time.

Tracing the route

Next to the satisfaction of curiosity, tracing may help the company to calculate exact time of the arrival of the truck to the point of delivery. With the help of the data it is possible to plan delivery and solve the problem of empty pallets and excess reserves. Tracing may assess the quality of carrier: for example, I know that the truck is to take my cargo at 9 o'clock in the morning. If the truck came on time, I give 1 to it, if it is late – 0, if 40 minutes earlier – 0,5. So it is possible to automatically calculate the quality of each shipment and get the objective quality rating of it.

What problems cannot be solved by the clouds?

Up till now not a single cloud logistics project can present a platform for mobile routing of general cargo. For example, the driver goes along the route, collects and delivers the cargo. If instead of printed route he had a tablet where automatically there were added new requests, the truck might instantly fulfil the orders, located along the market route. Cloud solutions do not include the treatment of defects or shortage.

Cloud logistics marketplace could also be applied in warehousing business. Today all big warehouses are rented with the help of intermediaries whose brokerage may reach hundreds of thousands dollars. Single platform could enable real estate consultants to focus on analysing the legal purity of transactions and to save us from unnecessary costs.

Our main risk – corruption

Corruption component – is the main factor which may slow penetration of new technologies in logistics. If a decision maker has got the task not to optimize the process of delivery but to get a pullback from the 'trusted' carrier, there is no sense for him to introduce new and open technologies. His aim is to interfere with the innovative process.

The second barrier to clouds – is the stagnation of business processes. Once we proposed one company to install our solution to Log4pro. They loved the functional very much but the service did not work on Explorer 7, and the company had a policy on the use of only this browser. Accordingly we needed to rewrite the code under the antique browser that is used only by 3% of the clients.

One more problem – is complicated hierarchy. For example, a man who is responsible for the organization of auto-transportations likes the solution as it facilitates his life. But the decisions are taken not by him, but by the logistics director. And who is the logistics director in a big company? He is practically a demigod. He has no time to think how to order a truck, he has got a prepared business-process for that (let's say, proposing to launch a tender by e-mail). A usual business process? Yes, but this is business-process according to the rules of the last century.

Single TMS system - for the consigner and cargo carrier.

Cloud TMS system – is a new stage of the development of logistics, as what might be more convenient and quicker than a single TMS sys-

tem with common access for the consigner and cargo carrier? You requested transportation documents and got them within 5 minutes and you already know to which contract they relate, who is responsible for the organization of contractor and who the carrier of your cargo is! And the cargo carrier knows what he is carrying, where and who is sitting in the cabin of a truck, which is located on a highway and on the map in his personal office. Agree, it is very convenient and will soon become indispensable as truck traffic restrictions require accurate routing and logistics management tools. The portal LOG4PRO today represents a unique set of tools for logisticians. The team of the portal is not going to stop at achieved and continues to build tools every day, taking into consideration market demands and legal requirements.

Future people or modern reality?

The employees of some company said: 'You are thinking by the future day. Business process of your platform in Russia seems impossible!'

Maybe, for some market participants it seems so. Kickbacks and dispatchers for small percentage – is a reality of companies that do not value their business reputation and earn in any possible way. Cloud intellectual logistics management systems – is not future, it is our present day. We create the logistics image of tomorrow and we will continue introducing it into life. A lot of companies join our portal and every day they create their own modern marketplaces of tomorrow!



Promote the Global Smart Grid's Consensus
Drive the World Energy's Safe Development

The 4th China International Smart Grid Construction Technology and Equipment Expo

2014 Global Smart Grid (China) Summit

The 4th China International Distributed Energy and Energy Storage Technology Summit

Date: March 31st - April 2nd , 2014

Venue: China National Convention Center • Beijing

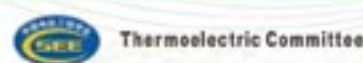
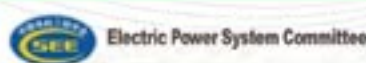
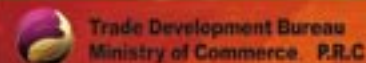
Highlight:

Attract Several Nations Pavilions
Top-level Global Summit & Forum

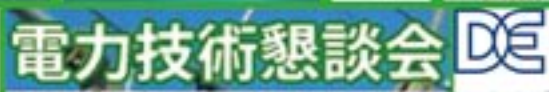
Gather Global Well-known Expertises
Large -Scale Expo: 22,000 m^2

Focus on Industry Development Hots

Who Organize ?



Who Support ?



Contact Organizing Committee:

Mr. Frank Li

MP: 13717678466

Tel: +86-10-52011150

Fax: +86-10-52096866

E-mail: frankli@devis-expo.com

Website: <http://www.cigee-expo.com>



**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

**22-25 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ «Крокус Экспо»**

**Получите бесплатный билет на
www.transrussia.ru**

Организатор



При поддержке



Генеральный спонсор





如何安排“在云端”物流？



Kiril Vlasov,

项目Log4pro的创造者，STS物流董事会成员，俄罗斯企业协会物流部主席及德国物流协会BVL俄罗斯区域联合主席。

2013年IBM公司根据不久的将来其云技术将渗透到企业各个领域，公布了年度五五预后。物流也不会例外，即使在今天也能诞生新服务来解决行业中最根深蒂固的问题。

如何能够信任你从来没有亲眼见过的公司的货呢？

“云”物流市场不到五岁。先进的技术今天被应用在美国、欧洲和巴西。有为物流业云计算市场服务T型系统、巴西uShip、Camsec电子物流市场操作。在俄罗斯和独联体国家的利基几乎是免费的。这里没有类似西部的预期扩张，因为货物运输方案与欧美国家很不同。高效的云技术应用改变了用户及其业务流程的行为。

两年前，来自德国的专家劝我说，云计算技术将不会是成功的物流，因为货物运输是基于信托业务。以前人们习惯于坐下来谈判，用其中发起的化学作用签订合同，在那之后有用于启动合作。这种情况下甚至是想一想信任你从未亲眼见过的公司货物都是复杂的。一切都在变化，例如，“易趣”。前面我们用它来买书、磁盘、然后是衣服，今天通过这项服务，他们每个月销售超过10000辆新车和二手车。人们的思考开始不同。

我相信，在俄罗斯最多五年，将实现我们在昨天也无法梦想实现的事情，即使在今天甚至在欧洲，领先的物流公司都在努力实现采购货物的物流群想法。鉴

于要去Alabiana- Zvenigorod方向的学生每一天的招牌小货都在为附近的路线提供服务。他进入云中，遵循秩序，没有任何特殊努力去履行任务（因为他要去Zvenigorod），并赚取一些钱。这样的交付成本价比快递少十倍还多。

痛点

俄罗斯公路运营商 - 是一个成千上万不同玩家沸腾的锅炉：其中有个体工商户、小公司和大公司。新企业加盟永久利基，他们寻找业务，希望更快运载和保存货物。国内市场的主要问题 - 是运输的可靠性。

这里是一个很大的‘黑业’务，犯罪，并不是所有的运营商都提供准确文档，准备大空间稳定地隐藏货物。代理公司和私人调度员既没有汽车停靠资源，他们只是‘冲’的价格，撮合客户与执行者，得到的是他们的佣金比例。在这种情况下，客户需要为大体积的出口和交付货物的提供额外保障。另一个问题——是文件流程。最简单的道路交通有必要最少有11个文件：发票、商品方式、账单等。必须有货物描述，驾驶员护照，汽车文件副本。例如，运送醇产品的文档数量，可以以几十计数。



我们的主要风险——腐败

腐败成分——是减慢新技术融入物流的主要因素。如果决策者已经拿到了任务确不优化交付，而是从“值得信赖”载体得到一个回调过程，这对于他介绍的新开放技术是没有意义的。他的目的是妨碍创新的过程。第二个云障碍——是业务流程的停滞。一旦我们建议一家公司安装我们的Log4pro解决方案。非常多的他们喜欢的功能并没有在浏览器7提供工作服务，并且公司对使用这个浏览器只有一个政策。

因此我们需要为在使用古老浏览器的3%客户重写浏览器的代码。一个问题——是复杂的层次结构。例如，一个人喜欢运输组织自动负责，因为这有利于他的生活解决方案。但这不是由他决定，而是由物流总监。谁一家大公司的物流总监？他实际上是半神半人。他没有时间去思考如何订购一辆卡车，他已经得到了事先准备好的业务流程（提议通过电子邮件发起招标）。是通常的业务流程吗？是的，但是这得跟从上个世纪的业务流程规则。

单TMS系统——为委托人和货运航空公司

云TMS系统 - 是物流发展的新阶段，为什么这可能是比单一的TMS系统更方便，与普通访问托运人和货运承运人相比更快？你要求他们在5分钟内得到运输单据，并告知你已与之相关的合同，负责承办的组织和你货物的承运人是谁，以及货物承运人知道他携带到的地点以及和谁坐在一辆卡车，位于一条公路，他在地图上个人办公室小屋。同意这是非常方便，很快就会成为同意要求准确的路由和货车流量限制不可缺少的物流的管理工具。该门户LOG4PRO网站目前是一个独特的集后勤人员工具。门户网站的团队在实现中不会停止继续每天构建工具，同时考虑到市场需求和法律要求。

是未来人们还是现代现实？

一些公司的员工说：“你是在想未来的日子。在俄罗斯实现您平台的业务流程似乎是不可能的！”也许，对于一些市场参与者似乎如此。很小比例的调度员回扣——是公司不重视他们的商业信誉，赚取任何可能的方式成为现实。云智能物流管理系统——不是未来，这是我们现在的日子。我们创造明日的物流形象，我们将继续引入到生活中。很多公司加入我们的门户网站，每天他们为明天创造自己的现代交易市场！

‘云’解决方案有助于什么问题？

单独空间

货物运输 - 就是存在动量需求和供应的现货市场。在云中有可能为货主（需要运输货物的人）创造单一承包商平台。启动运输招标（给一些标准：例如路线、键入机车车辆、货物类型、重量和体积、对温度的要求），你会从承包商——云平台的参与者那里看到最佳方案。今天，类似的交易提出市场项目建议：ati.su, Gruzoobzor和我们的Log4pro.com平台。LOG4PRO的竞争优势是对承包商进行强行检查。为了我们的市场，该公司提供目前所有已注册的文件，并通过我们的安全服务进行一系列完整的检查。

运输管理系统 - TMS系统

记录保存运输 - 是一个大问题。原则上，有可能通过非云方案来解决它。例如：ANTOR、1C、Oracle。这些公司建议你买他们的软件（例如Oracle成本10万美元起），将其安装到您的计算机中并手动输入所有的计算机数据。在中等规模的公司货物运输量每月可达到数千，为了输入所有数据到计算机，全体员工组成专家是必要的。这个过程可以在云中实

现自动化：首先，没有必要安装并且稍后更新程序。其次，它可以将输入数据到系统中的义转到运输商，从而同时释放自己的劳动力和资金。

追踪货运路线

在好奇的满意度的一旁，跟踪可能会帮助该公司计算的卡车到交货点到来的确切时间。在该数据的帮助下，可以策划送货和解决空托盘和过量储备的问题。跟踪可以评估载体的质量：比如，我知道，卡车可以在早上九点取我的货物。如果卡车按时抵达，我给1分，如果它是迟到——0分，如果早40分钟到——给0.5分。这样就可以自动计算出每批货物的质量，并得到它的客观质量评价。有什么问题不能由云解决？

到目前为止没有一个单一的云物流项目可作为普货移动路由平台。例如，是司机沿线行驶，收集并传送货物。如果取而代之用可以打印的路线，如果他在那里有自动刷卡进行请求，卡车会瞬间读取完成的订单，沿市场路线行驶。云解决方案不包括缺陷或不足的治疗。云物流市场也可以在仓储业务应用。今天，所有的大仓库租赁都是与达到数十万美金的交易额的中介经纪帮助不可分割。单一平台可以使房地产顾问专注于分析交易的法律纯度，帮助我们节省成本。



**Be part of Asia's No. 1
for logistics**

Book your stand now!

www.transportlogistic-china.com



**transport
logistic**china

including



connecting business

June 17-19, 2014

Shanghai New International Expo Centre

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

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

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



TRANSPORT EVENTS

www.transportevents.com

6th INTERMODAL ASIA

Thursday 27 and Friday 28 February 2014
Supported by Port of Melbourne Corporation
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia

1st INTERMODAL AFRICA

Thursday 27 and Friday 28 March 2014
Hosted by Nigerian Ports Authority
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria

2nd MED PORTS 2014

Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014
Kenzi Farah Hotel, Marrakech, Morocco

10th TRANS Middle East DOHA 2014

Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014
Fully Supported by Qatar Ports Management Company (Mwani Qatar)
InterContinental Doha The City, Qatar

12th ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
Hosted by Indonesia Port Corporation (J.P.I) and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

3rd BLACK SEA ISIRIUM 2014

Wednesday 3 and Thursday 4 September 2014
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

5th INTERMODAL AFRICA

Thursday 23 and Friday 24 October 2014
International Convention Centre Durban, South Africa

9th SOUTHERN ASIA

Thursday 27 and Friday 28 November 2014
Supported by Chennai Port Trust
ITC Grand Chola Chennai, India

9th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2014

Thursday 22 and Friday 23 January 2015
Hosted by Port Maputo
Maputo, Mozambique

8th PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING 2015

Thursday 12 and Friday 13 February 2015
Hosted by Philippine Ports Authority
Manila, The Philippines

1st INTERMODAL AFRICA

Thursday 26 and Friday 27 March 2015
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria

11th TRANS Middle East DOHA 2015

Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
Doha, Qatar

4th BLACK SEA ISIRIUM 2015

Thursday 28 and Friday 29 May 2015
Constanza, Romania

13th ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
Hosted by Indonesia Port Corporation (J.P.I) and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

10th SOUTHERN ASIA

Thursday 17 and Friday 18 September 2015
Mumbai, India

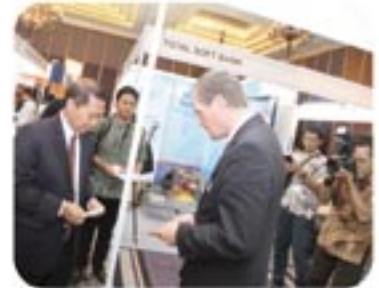
1st INTERMODAL AFRICA

Thursday 29 and Friday 30 October 2015
Hosted by the Ministry of Transport, Works, Supply and Communications
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia

3rd MED PORTS 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
Marrakech, Morocco

www.transportevents.com





THE FUTURE OF TRAIN DESIGN – DESIGNING MOBILITY SYSTEMS



By **Daniel Huber**

Managing Partner for Strategic Design,
Spirit Design – Innovation and Brand GmbH

In times of changing needs of mobility, increasing urbanisation and growing traffic volume, taking the train enjoys a whole new way of attention. The car has served its time as a status symbol. It is time for new means of transportation that are able to question our present ways and encourage the population to change both its awareness and behaviour. Strategic design ensures that tomorrow's eco-friendly means of transportation are attractive and easy to use for consumers. This is how we react to a sustainable paradigm shift from mass transportation to the transport of many individuals with different needs. Without design innovations, there is not a train out there that stands a chance in international competition.

We are confronted with the challenge of making rail traffic – both urban and intercity traffic – attractive enough for as many people as possible to change from their car or airplane to the train. The only way for us to meet this challenge is by first thinking in and then realising overall mobility systems. There is no one single means of transportation that is capable of optimally meeting all user needs. A mix of the various mobility offerings, however, is able to do such. We want to design this mix to be as simple and comfortable to use as possible.

The added value of design stems from placing

its focus upon the user and her or his needs. In our designs, for instance, trains are more than a way of getting from point A to point B. They offer a living environment that surrounds and protects mobile people. We design each single passenger's travel time to be as safe, individually pleasant and useful as humanly possible. These designs permit us to create advantageous product characteristics bearing unmistakable identities that are both visible and palpable.

Encompassed in our process are means of transportation, ancillary services (such as reservation) and offerings (information and orientation systems), and the entire architecture of branding. Our focus on the requirements of production techniques and aerodynamics supports cost-effective manufacturing and resources-conserving operation. In the future, certain areas, such as infotainment or communication zones, will play a much greater role – we will

leave behind standardised offers – trains do not transport masses but individuals.

The process of designing a train is based on the essential concept of getting people to change from their car to the train. This is why premium train classes feature various details that are supposed to make us feel as if we were travelling in a first-class car. One such detail, for example, is the use of real leather to introduce the classic smell of premium cars in the train. In the general sense, individual demands to train interiors are rising. We will leave behind standardized offers and, instead, meet individual needs and provide optimal service.

The exterior of a train is based on technical specifications, ensures aerodynamics, and offers appealing looks. Another fundamentally important aspect of train design is making the strategic function of the carrier brand come alive in colours, materials and looks.

As designers, we display the inner technical values of a product. The aesthetic quality, however, should not only appeal to the eye but also serve the interface between people and products. Ideal design of the passenger compartment should help passengers to find their bearings, for example, through clear compartment and seat designation, or a logical design layout. Therefore, we are able to guarantee comfort even at peak times. This is certainly one of the future's greater challenges: to efficiently transport many people – while meeting their individual needs in the best possible way.

„...The only real sense of a train is that a man gets in a train and sees the world in a way he has never seen and he sees a lot of it at a time, so much as he has never seen during a thousand journeys by a car...“

Alessandro Baricco



The train... it was punctual, time turned to iron, the iron rushing along the rails, exact string before and later, continuous sequence of sleepers... – most important – ...speed ...speed... Speed. It exploded, for this world it was as if an outcry being tempered for thousands of years. When speed originated nothing looked like before... ...The train itself is not something special, after all it's only – a machine...but only one thing is genial: this machine did not produce power but something else that was hardly perceptible, something that had never been: speed.

Alessandro Baricco

*...If there is no city for the train to come, such a train remains meaningless...
Alessandro Baricco*

Pioneering concepts for Siemens – Metro 2020

We have been developing innovative and pioneering train, metro and tram concepts for Siemens since 2000. In this context, we are not only working on questions of design but also meticulously address trends and passenger needs to implement optimal solutions. It is our goal to make public transportation both more efficient and attractive.

In 2010, we were invited to fundamentally re-think the metro of the present and near future, and to visualise our ideas in pioneering design and innovation concepts. Project Metro 2020 responds to future challenges to public means of urban transportation. In the future, we will not transport anonymous masses but lots of individuals. We have developed numerous innovative approaches to sustainable solutions for the purpose of increasing both the efficiency and overall appeal of public transportation: e.g. communication zones, or the use of inside virtual reality that provides passengers with information and entertainment, thus offering individual added value.

Various in-house studies on the future of high-speed trains (Katao and Veloce):

In comparison to aircrafts, trains already offer numerous advantages: Thanks to a larger space, more freedom of movement and a variety of

communication possibilities, travel time can be put to better use. The absence of security checks and waiting periods as well as comparatively simpler booking ensures easy access. Nevertheless, rail travel usually is less attractive than air travel due to greater travel times.

This is the reason why Spirit Design has been developing the high-speed trains of the future: The 'Katao' was developed specifically for the Asian market; the 'Veloce' falls in line with European rail design. Both herald a paradigm shift and provide a competitive alternative to air travel. On the one hand, they are intended to travel at speeds of up to between 400 und 500 km/h; considerably faster than previously existing passenger trains. On the other hand, they offer additional, attractive opportunities, such as conference rooms or cinemas, to make optimal use of the travel time. Because of its novel design, they deliver a strong statement and help to provide an innovative image. This contributes to encourage an end-user's willingness to change their travel behaviour.

Thanks to its aerodynamic exterior design, the Katao, in alluding to a catamaran, is reminiscent of the heyday of rail travel. The conveyed design language communicates the reincarnation of the powerful steam locomotive. The Veloce has a separate chassis from the passenger compartment, which offers significant advantages in terms of noise levels and therefore passenger comfort. The design of both trains conveys dynamics and speed and thus also heralds a mobility paradigm shift at the level of commu-

nication. The technological equipment also sets new standards: The lighting and interior were designed for low-emissions impact and are particularly resource and environmentally friendly.

About Spirit Design - Renowned projects in the rail sector

Its work on holistic strategic designs causes Spirit Design to take intensive looks at trends and user-needs. The purpose of this consideration is to make public transport more environmentally-compatible, efficient and attractive to consumers. In 2000, this work led to Spirit Design's formulation of path-blazing train, metro and tram concepts. This was undertaken for Siemens Austria AG, and formed part of its Viaggio Comfort international rail platform. The highly successful ÖBB railjet went into service in 2008. It is operated by Austria's federal rail corporation, and now serves – via a Spirit Design conceived version – destinations in Austria, Switzerland, Germany and Hungary. Designed for the Austrian market, the WESTbahn has been in successful service since December 2011. Another, important example is the CAT City Airport Train, which was put into operation in 2003. It links Vienna's airport and downtown. It was the first direct connection between the two destinations, and thus represented a milestone in the city's history. ■

www.spiritdesign.com

eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi
Approved
Event

2014



4th INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION

In conjunction with conferences & seminars...

06-08 MARCH 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



Republic of Turkey
Ministry of Transport, Maritime Affairs
and Communications



TCDD
Turkish State Railways



The Union of
Chambers and Commodity
Exchanges of 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

TÜRKEK FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu

Railway development strategy and technology for government, operator and partners

18 – 20 March 2014

Hong Kong Convention & Exhibition Centre, Hong Kong

As Asia Pacific's leading rail event for rail authorities, operators and solution providers, the 16th annual Asia Pacific Rail provides you the fast track to access the latest project updates in the region and learn about the best strategies to meet the future demands for rail transport. Get ready to meet C-level speakers, absorb greater content and be involved in interactive discussions. This is your opportunity to grow your connections and secure partnerships in some of the biggest rail projects in the region.

Key experts to hear from:



Yongsit Rojsriikul
Governor
Mass Rapid Transit Authority of Thailand



Ba Myint
Senior General Manager / Deputy
Managing Director (Inspection)
Myanma Railways, Ministry of Rail
Transportation



Jay H. Walder
Chief Executive Officer
MTR Corporation,
Hong Kong

Other confirmed attendees:

Bangkok Mass Transit System Public Company Limited • Department of Rapid Transit Systems (DORTS), Taipei City Government • Dedicated Freight Corridor Corporation of India Ltd • Mass Transport Authority of Thailand • MTR Corporation, Hong Kong • Mumbai Metropolitan Region Development Authority • Myanma Railways • Pakistan Railways • PT Bukitasham Transpacific Railways, Indonesia • PT Jakarta Monorail, Indonesia • Rapid Rail Sdn Bhd • State Railway of Thailand • Taichung City Government • The People's Committee of Ho Chi Minh City, Management Authority of Urban Railways • Tokyu Corporation, Japan • Toll Royal Railways, Cambodia

Register now. Jura Mope Sea's readers enjoy 10% discount. Quote XLEK to enjoy this special offer!



Register now and you will get this offer price – on your phone

Scan this QR pattern with the camera on your smartphone to register at the special offer price.

Don't have a smartphone? You can also register and get the offer on our website: www.terrapinn.com/aprailjuraad

AsiaPacificRail 2014

www.terrapinn.com/aprailjuraad

2014
sponsors

BOMBARDIER
The evolution of mobility

Alcatel-Lucent



teltronic

Hahn Air Systems

xerox
Transportation Solutions

Media partner

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS ANALYST

Organized by

terrapinn
we share ideas



作者丹尼尔·胡贝尔，
战略设计、设计精神管理合作伙伴——
创新与品牌有限公司

我们正面临着制造轨道交通的挑战——无论是城市和城际交通——尽可能有足够的吸引力吸引到尽可能多的人，从他们的汽车或飞机运输方式改为火车。我们要迎接这一挑战的唯一方法是首先在思想，然后实现整体移动系统。没有一个单一的交通手段能够最佳地满足所有用户的需求。但是能够做到各种移动产品的组合这样就好。我们想尽可能设计和使用这样简单和舒适的搭配。

设计的附加值源于把她或他的需求作为用户重点。例如在我们的设计中，火车从A点到B点不仅仅是一场旅行，他们提供了包围和保护流动人口居住环境的一种方式。我们设计的每一个乘客的出行时间是一样安全的，单独愉快，不可思议的有用。这些设计使得我们能够创造优越的产品特性，使得其优点既看得见又摸得着。

列车设计的未来——设计移动系统

在物流需求不断变化的时代，增加城市化和不断增长的交通流量，乘坐火车的时候喜欢关注一个全新的方式。该车曾作为时代身份象征。现在是运输新途径的时代，能够质疑我们目前的方式，同时来鼓励群体改变其意识和行为。战略设计确保未来的环保型交通运输工具有吸引力且使消费者易于使用。这就是我们如何在一个可持续的模式转变，从大众运输到许多人有不同需要的传输反应。如果没有设计创新，没有一列火车在那里代表国际竞争的机会。



我们的过程包括交通、配套服务(如预约)和产品(信息和定向系统),和品牌的整个体系结构的手段。我们专注于支持符合空气动力学的生产技术要求和本效益的制造和资源节约型的操作。今后,某些领域,如信息娱乐或通讯区,将发挥更大的作用——我们会留下标准化报价——火车不运乱七八糟的东西,运输的是个人。

设计一个火车的过程是基于让人们改变从他们的汽车到列车的基本概念。这就是为什么我们都应该使人感到高档车类的功能,这就是火车的各种特点能让我们感觉到是在做一流的汽车行驶中。例如这样一个细节,使用真正的皮革使得经典的高档汽车气味存在于火车上。在一般意义上,培养内饰的个性化的需求都在上涨。我们会留下标准化报价,相反,满足个性化需求,并提供最佳的服务。一列火车的外观是在空气动力学的前提下保证技术规范,并提供吸引人的外观。列车设计的另一个极其重要的方面是通过活灵活现的色彩、材料和外观承载品牌化的战略功能。

作为设计师,我们要符合审美素质来显示一个产品的内在技术价值。但是,产品不应该只是吸引眼球,也应成为人与之间的接口。乘客舱的理想设计应该帮助乘客

找到自己搭配,例如清晰的车厢和座位指定,或逻辑设计布局。就此我们能够保证在高峰时段的舒适度。这无疑是未来的更大挑战之一:有效地运送许多人——同时满足其个性化需求的最佳方式。

地铁2020——西门子创业概念

我们自2000年以来一直在开发创新和开拓西门子概念火车、地铁和电车。在此背景下,我们不仅致力于设计的问题,还精心于地理趋势和乘客需要实现的最佳解决方案。我们的目标是让公共交通既有效又有吸引力。

在2010年,我们被邀请到从根本上重新思考地铁的现在和不久的将来,并以开拓设计和创新理念可视化我们的想法。2020地铁项目响应城市公共交通工具的未来挑战。在未来,我们将不会运送乱七八糟的东西,而是运输很多个人。我们已经开发了许多创新性的方法用于提高公共交通的效率和整体吸引力的目的,来可持续地解决方案:如通信区,或使用内部的虚拟现实,为乘客提供信息和娱乐,从而提供个性化的增值。

多项内部研究未来高速列车(象雄/韦洛切)

相较于飞机,火车已经提供了许多优点:由于采用了更大的空间,更多的行动自由和各种通讯的可能性,旅行时间可以得到更好的利用。没有安全检查和等待期,以及相对简单的预订,可轻松到达。然而,由于铁路旅行通常比空中旅行,对更多的行程在时间上具有吸引力。

这就是为什么一直在开发未来高速列车精神设计的理由:“象雄”是专门为亚洲市场开发,“韦洛切”符合欧洲铁路的设计路线。既预示着一个范式转变,并提供有竞争力的航空旅行替代品。一方面,它们的目的是行驶速度每小时在400到500公里之间,比以前存在的客运列车快得多。另一方面,他们提供额外的,有吸引力的机会,例如会议室或电影院,使旅行时间得到最佳利用。由于其设计新颖,它们提供了一个强有力的声明,并帮助提供创新形象。这有助于鼓励用户最终愿意改变自己的出行方式。

由于它的空气动力学外形设计,“象雄”暗指双体船,是回忆铁路旅行的鼎盛时期。该传达的设计语言传达强有力的蒸汽机车。“韦洛切”具有乘客舱,在噪声水平方面提供了显著优点,因此,乘客具有单独底盘的舒适性。两列车的设计传达动力和速度,从而也预示着通信电平移动性模式的转变。技术装备也树立了照明及室内设计为低排放,尤其是资源和环保的影响新标准。

关于精神设计——铁路部门的知名项目

其整体战略的设计工作导致精神设计密集着眼于用户需求和趋势。这种考虑的目的是使公共交通环境更相容,高效率且对消费者有吸引力。在2000年,这项工作带来精神设计的配方方式及高速火车、地铁和电车的概念。西门子奥地利公司进行这项工作,并形成了Viaggio旅游舒适度国际铁路平台的一部分。高度成功的ÖBB 铁路2008年投入服务。这是由奥地利联邦铁路公司经营,而现在通过精神的设计构思版本供应,目的地在奥地利、瑞士、德国和匈牙利。其自2011年12月专为奥地利市场,在维也纳Westbahn一直在成功的服务。另一个重要的例子是CAT城市机场火车,这投产于2003年。它连接维也纳机场和市中心,是两个目的地之间的第一个直接连接,从而代表了这座城市历史上的一个里程碑。





Central Asia and Caspian Oil & Gas Security Forum 2014

www.oilgassecurity.com
8-9 April Baku, Azerbaijan

Simultaneous translation in English and Russian
Синхронный перевод на Английском и
Русском языке



Join us for the high-profile meeting which will provide a comprehensive platform for security experts involved in the protection of oil and gas infrastructure, employees and assets in the Caspian and Central Asia Region

... For those who would like to network with companies in the Central Asia and Caspian countries but also hear from a European and International perspective on best security practices

... Hear about the latest technologies and methods to prevent and mitigate theft and sabotage in oil and gas pipelines and infrastructure

... For companies that would like to learn about the latest security strategies to prevent terrorist attacks, keep safe staff and assets and have good relations with the local community

Organised by



For more information contact:
Ben Hillary
E: BenH@irn-international.com
T: +44 207 111 1615

Media Partner

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



It's an irn Summit



TGC 2014

Turkmenistan Gas Congress

WWW.TURKMENISTANGASCONGRESS.COM

5th Turkmenistan International Gas Congress

20-22 May 2014
Avaza, Turkmenbashy
Turkmenistan

5^й Международный Газовый Конгресс Туркменистана

20-22 мая 2014 года
Аваза, Туркменбаши
Туркменистан

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ:



State Concern «Turkmengaz»
Государственный концерн «Туркменгаз»



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

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР



For further information please contact
Summit Trade Events on the following details:

За более полной информацией
обращайтесь к Summit Trade Events по
следующим координатам:

In London / в Лондоне:

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

e-mail: info@summittradeevents.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 264000

e-mail: summittradeevents@gmail.com



OPEN DOOR

policy of oil country

„According to the prognoses of experts the present colossal demand for hydrocarbon energy sources in the global market, foremost oil and gas, will have the tendency to grow in the nearest future. And under the conditions of rapid change of global energy balance, Turkmenistan with its huge resource potential, favourable investment climate and transit possibilities will play one of the main roles“; - said the Minister of Oil and Gas industry and Mineral Resources of Turkmenistan Mukhammetnur Halylov in his report at the 18th international conference Turkmenistan Oil and Gas. Here are some ideas from the report of Mukhammetnur Halylov to the attention of our readers.



The fourth place in the world

Turkmenistan is presently exporting natural gas to such countries as China, Russia, Iran and is planning to expand the geography of delivery to the other directions in the future.

They have favourable prerequisites for that and first of all sufficient resource bases with proven reserves of hydrocarbon estimated by specialists and confirmed by international auditors.

According to the amount of natural gas reserves Turkmenistan is in the fourth place in the world. The mineral wealth of Turkmenistan can be clearly seen by world scale gas field discovery in the eastern part of the country, availability of perspective locations in Turkmenistan part of the Caspian Sea, on the bank of the Amudarya river and in the South-Eastern part of the country.

The reserves of one world scale super-giant gas field Galkynysh only indicate huge gas potential as it is in the second place in the world. The results of on-going geological exploration indicate increase in the gas-bearing area and the possibility of having other large gas reserves.

Innovative technologies – to the oil industry

Together with the increase in the exploration and production of hydrocarbons, the production quality is improved and the range of products is expanded due to the introduction of the latest achievements of science, techniques and innovative technologies into the technological processes of oil extraction and oil processing industry.

It is anticipated to attract significant investments for:

- development of new fields in Turkmen sector of the Caspian Sea, deep-seated complexes of West-Turkmenistan depression deposits, the Amudarya basin and other highly perspective oil and gas regions;
- expansion of resource base of the industry through the involvement of new and hard-extracting oil reserves by increasing extraction volumes;
- the intensive use of highly efficient technologies, such as inclined and horizontal drilling, three dimensional seismic exploration, geological-hydrodynamic modelling of the layers of oil deposits and other highly efficient world scale technologies.

More gas to international markets

Successful works are going on in gas industry as well including the development and production of gas, gas condensate in the fields with different stages of development.

Processing works, transportation, sales of natural gas and its products are going on. Priority directions for the successful further development of gas industry are:

- strengthening of the resource base;
- creation of new capacities and intensification of gas extraction in the existing gas fields;



- development of new natural gas processing capacities;
- the development and reconstruction of existing gas transportation networks taking into consideration the geographical location of potential consumers.

Turkmenistan having real possibilities is anticipating to significantly increase the volumes of extraction and supply of natural gas to international markets in the nearest future and in the long time perspective. Those scheduled works will be implemented after the development of new gas fields, both on land and in the Turkmen shelf of the Caspian Sea, as well as the activation of works in the gas fields on the basis of technical re-equipment.

‘Open door’ policy opens up opportunities to the global markets

Important factor of greater attention of foreign companies and investors has become the position and actions of Turkmenistan during the implementation of ‘open door’ policy that was initiated by the President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimukhamedov. Following this policy there is formed the favourable investment climate in the country.

Great reserves of natural gas, diversification of export routes of Turkmen energy carriers to the global markets will allow Turkmenistan to

become one of the world biggest suppliers of natural gas in the long run.

In order to implement the scheduled task large scale works are done and are still under construction concerning the complex improvement of the fields, creation of new modern natural gas processing companies, and development of new gas fields and technical re-equipment of them as well as the development of new perspective regions on the basis of contracts made.

Trans-Caspian gas pipeline – to European direction as well

In modern world, Turkmenistan like any other state – producer of energy products has got a responsible attitude towards national interests wishing to strengthen its economic and energy safety. Having distinctly formed the principles of state strategy, and really assessed its resource base and development in the future, Turkmenistan is not choosing the option of changing the geography of energy carriers’ routes, but the option of expansion and joining new markets in the addition to the existing ones.

Today Turkmenistan is exporting its gas to the northern direction to Russia, eastern direction – to China and along two pipeline branches to Iran.

Along the gas pipeline Turkmenistan-Uzbekistan-Kazakhstan-China it is planned to transport up to 65 billion cubic meters of gas

annually. The active work is going on in the gas pipeline to south-eastern direction Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI).

In order to implement the strategy of further diversification of energy carriers, the priority is with the implementation of a large scale plan: the project of construction of Trans-Caspian gas pipeline to European direction.

Galkynysh – is the main source of natural gas

One of the biggest investment projects of Turkmenistan is the industrial development of super-huge gas field Galkynysh, which is one of the main sources of natural gas for the existing and future gas pipelines.

In September 2013 within the framework of servicing contract there was successfully developed the above gas field by the companies from United Arab Emirates (Petrofac), China (CNPC) and South Korea (consortium LG and Hyundai). The first stage of works is completed, including the development of underground and on-land industrial objects and also the construction of gas desulphurization plant with the capacity of 30 billion cubic meters of marketable gas per year.

The necessary works for the second stage of the development of Galkynysh are continued: producing of marketable gas of 30 billion cubic meters of gas per year.

Turkmenistan is ready to come into business and mutually beneficial relations with everybody who are interested and permanent negotiations are going on concerning investment projects with a number of oil and gas companies of European countries, USA, China, Japan, Canada and etc.

Turkmenistan will become an industrial power

During the new stage of the development of the country, the priority task is the conversion of Turkmenistan to the industrial power, highly developed and competitive country. In this connection Turkmenistan is planning to export not only natural and liquefied gas, but also to export deep chemical recycling products with the components of natural gas, oil and other mineral resources.

It is planned to actively increase the production of polypropylene, organize the production of polyethylene and other products of gas chemistry, as well as the processing of methane applying the most advanced global technologies in order to produce valuable polymeric materials.

A clear confirmation about the above-said is the signing of a number of agreements and memorandums between the state concerns Turkmenengaz and Turkmennebit and the leading Japan companies, concerning the construction of gas chemistry complexes for producing polyethylene and polypropylene and processing gas to liquid fuel, and the documents were signed during the visit of the President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimukhamedov in Japan in September 2013. ■

石油国的“门户开放”政策

“据专家介绍，在全球油气能源市场目前存在巨大需求的情况下，预后估计中的最重要石油和天然气资源在不久的将来具有成长趋势。在平衡全球能量迅速变化的情况下，土库曼斯坦拥有巨大的资源潜力、良好的投资环境和优越的过境可能性，将使其成为当中主要角色之一。”土库曼斯坦石油和天然气行业部长Mukhammetnur Halylov在第18届矿产资源国际会议上发表的土库曼斯坦石油和天然气报告中这样说。这里有一些Mukhammetnur Halylov的报告想法，来引起我们读者的注意。



在世界排第四位

土库曼斯坦目前出口天然气到中国、俄罗斯、伊朗等国家，正计划在未来在其他的地理方向上扩大出口。专家和国际核数师确认了他们有良好的先决条件，即首先拥有所有足够的油气探明储量资源基地。土库曼斯坦天然气储量排名位于世界第四。在该国东部地区、在里海土库曼斯坦部分、在阿姆河河岸和东南部部分发现的丰富的天然气田矿产资源，将土库曼斯坦明确列入世界级油气田水准。一个世界级规模的超巨型天然气田Galkynysh储量表示

其排在世界第二位的巨大天然气潜力。正在进行地质勘探的结果表明了含气面积的增加以及其它具有天然气大储量的可能性。

创新技术——针对石油工业

与碳氢化合物的勘探和生产一道出现的现象是产品质量的提高和产品范围的扩大，这是由于引入了科学、技术，创新技术转化为最新成果，扩大了石油开采以及石油加工行业的技术工艺水准。据预计，显著投资吸引到如下领域：

- 在里海、西土库曼斯坦地下深层中以及在阿姆河盆地和其他高地油气区域储量的新发展；
- 通过参与增加难以开采的石油开采量和储量扩展的产业资源基础；
- 集约利用高效技术，如斜井和水平钻井、三维地震勘探、石油储量层地质流体动力学建模及其他高效的世界级技术。

更多天然气进入国际市场

天然气行业中成功的工作正在进行，包括气体产品的研发生产和天然气在不同发展阶段领域的凝析。

处理工程、运输、销售天然气及其产品的工作正在进行中。燃气行业成功进一步发展的优先方向是：

- 加强资源基础；
- 在现有的天然气田的集约化前提下创造天然气开采的新能力；
- 新的天然气处理能力的发展；
- 现有的天然气运输网络的发展和根据潜在消费者的地理位置进行重建。

土库曼斯坦有预期开采天然气和现实供应量的可能性，这在不久的将来将显著增加，并在国际市场上长期持续。这些无论在陆地还是土库曼里海大陆架，以及在技术重新装备的基础上的新天然气田开发计划工程，都将实施油气田工程的启动。

“门户开放”政策向全球市场敞开了机会的大门

外国公司和投资者更加关注的重要因素，是土库曼斯坦总统Gurmanguly Berdymukhamedov已经实现发起的“门户开放”政策，基于此产生实施过程中的行动。土库曼斯坦这一政策在该国有助于良好投资环境的形成。天然气的大储量、土库曼能源载体对全球市场出口路线的



多元化将使土库曼斯坦实现长远目标，成为世界最大的天然气供应商之一。

为了实现完成计划的大型工程任务，复杂的工作仍存在于要改善的田间地头，为建设和创造新的现代化天然气加工企业，以及对新的天然气田和技术重新装备，他们在新视角区域制造合同的基础上进行发展。

跨里海天然气管道——也通向欧洲方向

在现代世界，土库曼斯坦像任何其他国家一样——生产能源产品已经走向了希望加强其经济能源安全和为国家利益负责的态度。国家形成明显的战略原则，真正评估其资源基础和发展后劲，土库曼斯坦没有选择改变能源载体路线的地理选项，而是选择在现有市场基础上扩展新市场。

今天土库曼斯坦出口的天然气，北部方向通向俄罗斯，东南方向沿两条管道分支通向中国和伊朗。

沿着土库曼斯坦 - 乌兹别克斯坦 - 哈萨克斯坦 - 中国这条天然气管道，计划每年运送多达650亿立方米的天然气。天然气管道运行工作积极向东南土库曼斯坦 - 阿富汗 - 巴基斯坦 - 印度 (TAPI) 放心进行。

为了贯彻落实能源载体的进一步多元化战略，重点是实施一个大型计划：向欧洲方向建设跨里海天然气管道项目。

Galkynysh - 天然气的主要来源

其中土库曼斯坦最大的投资项目是发展产业特大型气田 Galkynysh，这是现有和未来天然气管道主要来源之一。

2013年9月由阿拉伯联合酋

长国 (Petrofac公司)、中国 (CNPC) 和韩国 (财团LG和现代) 气田公司的联合成功开发上述服务合同框架。第一阶段完成后，包括地下和陆上工业对象开发的工程，300亿立方米年销售天然气容量脱硫的装置建设。

Galkynysh必要工程发展的第二个阶段在继续：每年生产300亿立方米的可销售天然气。

土库曼斯坦已准备好开展业务，并与感兴趣的单位就如何合作进行永久互利关系进行谈判，谈判涉及与欧洲国家、美国、中国、日本、加拿大等多家石油和天然气公司的投资项目。

土库曼斯坦将成为一个工业强国

在国家发展的新阶段，土库曼斯坦当前的首要任务是转

化为一个高度发达和有竞争力的工业强国。在这方面土库曼斯坦不仅计划出口自然和液化气体，也出口深化学回收产品、天然气、石油和其他配套矿产资源。

按照计划，聚丙烯生产将积极增加，组织聚乙烯和其他气体化学产品以及甲烷的生产，运用最先进的全球技术，生产加工有价值的高分子材料。

上面所述通过 Turkmen gaz 和 Turkmennebit 以及日本领先公司之间一系列文件的签署得以明确，确认是多国家关注于用于生产聚乙烯、聚丙烯和处理气体液体燃料气体化学复合物的建造，协议和谅解备忘录的签署在土库曼斯坦总统 Gurbanguly Berdimukhamedov 2013年9月在日本访问期间完成。



ДИЗАЙН	ИНТЕРЬЕР	ЭКСТЕРЬЕР
		
	<p style="color: white; font-weight: bold;">МЕБЕЛЬ для гостиниц, офисов, конференц-центров, для дома, летняя мебель для террас и садов</p> <p style="color: white; font-weight: bold;">VADASIGA - надежный партнер</p>	
		

www.vadasiga.lt • КЛАВПЕДА • ВИЛЬМОС • КАУНАС • www.akmeja.lt



OGT-2013: the heads of Turkmenistan oil and gas industry worked in *Sergi Koshgi* exhibition house during the conference period (Ashgabat, Turkmenistan)

The eighteenth international oil and gas conference OGT 2013 took place in Ashgabat last autumn. It is one of the most significant events of oil and gas industry not only in the Asian region but globally as well.

The organizers of the conference were – the Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan, Chamber of Trade and Industry of Turkmenistan and exhibitions organizing company from Great Britain *Summit Trade Events Ltd*. This time the theme of the conference was 'International cooperation in oil and gas sector of Turkmenistan: main trends, achievements and opportunities'.

More than 700 delegates representing more than 210 com-

panies and associations from 40 countries of the world took part in the conference.

The permanent participants of the conference and its sponsors are well-known oil and gas companies such as *bp, Buried Hill, Chevron, Pietro Fiorentin, CNPC, Dragon Oil, RWE, Shell, Total, Baker Hugnes, Baran Group, CGG, Combifloat, Expertise, ExxonMobil, Honeywell, INTEK, LG International, Merdim Catering, Morgan Levis, Orbit International FZE, Petrofac, Petronas, RMG Pipeline and Equip-*

ment, Schlumberger, SICK Sensor Intelligence, Sumitomo Corporation Europe Limited, Technoprom, Tenaris, Weatherford, Yokogawa and they were participating for several years.

Official governmental delegations from Great Britain, USA, Bahrain, Kuwait, Iran, Afghanistan, Algeria, India, Kazakhstan and the Ukraine visited the conference.

At the beginning of the conference the delegates listened attentively to the traditional





SMM

smm-hamburg.com

keeping the course

9 - 12 september 2014

hamburg

**the leading international
maritime trade fair**

new in 2014:
the SMM
theme days

8 sept	finance day
9 sept	environmental protection day
10 sept	security and defence day
11 sept	offshore day
12 sept	recruiting day



scan the QR code and view the trailer
or visit smm-hamburg.com/trailer



Hamburg Messe





Transport Week

4-6th March 2014

Polish Baltic Philharmonic in Gdańsk

Event in brief:

- conferences & panels
- business meetings
- knowledge
- networking
- exhibition area



All top transport issues in one location:

- Clean Shipping Conference
- Baltic Container Conference
- Intermodal Conference
- Offshore Wind
 - Logistics & Supplies Conference

and many more...

Contact us:

Alan Arent – *event director*

ph: (+48) 500 061 931

e-mail: alan@actiaforum.pl

actia CONFERENCES

www.transportweek.eu



greeting of the President of Turkmenistan Gurbanguly Berdimuhamedov which was read by the Deputy Chairman of the Cabinet of Ministers of Turkmenistan Baymurad Hojамuhamedov.

60 reports were made during the conference. The Minister of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan Mukhammetnur Halylov began the three-day marathon of reports, lectures and discussions. He comprehensively reviewed development tendencies and perspectives of oil and gas industry of Turkmenistan. (*The main ideas of the report are publicized in this edition of the magazine*).

Though in the reports of some companies there dominated advertising moments, neverthe-

less, the informative overview of oil and gas industry prevailed at the conference, there were analysed the problems, interesting insights were provided and innovative solutions were presented.

Quite a lot of bilateral and multilateral international agreements were signed during the days of the conference.

It is necessary to mention „tête-à-tête“ two-day meetings with the heads of oil and gas industry of Turkmenistan as worthy to be followed and welcomed.

Each participant of the conference, having registered for confidential meeting with the heads of this field beforehand, had the possibility to meet them and discuss the issues of concern. In the afternoon of the second and

third day the highest rank heads of oil and gas industry of Turkmenistan accepted the visitors in *Sergi Koshgi* conference centre. They worked even after the official working hours, without leaving the office up to the last minute and until the beginning of the gala dinner. Not a single person who wished to meet the heads was left without reception and no one was hastened to set forth his matter during a certain period of time. Of course, the participants of the conference did not abuse the time because at the doors of each head there was a queue of people from different parts of the world. The assistants of heads accurately fixed all issues and proposals. Some issues were solved rather

operatively and on the next day the querist received a reply, others got a promise that the answer would reach them later.

The Publisher of the magazine JURA MOPE SEA Zita Tallat-Kelpsaitse used the opportunity as well. She met the Director of State Agency for Management and use of Hydrocarbon Resources under the President of Turkmenistan Yagshygeldy Kakayev and the Minister of Ministry Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan Mukhammetnur Halylov. The Publisher presented international business magazine JURA MOPE SEA as information bridge connecting Europe and Asia and as possible tribune of Turkmenistan, which is declaring „open door“ policy, in Europe.



Logitrans 2013 is becoming firmly established in the logistics industry (Istanbul, Turkey)

Katrin Polenz
Manager Trade Fair PER
katrin.polenz@messe-muenchen.de



7th logitrans International Transport Logistics Exhibition drew to a successful conclusion on November 2013. A total of 11,797 participants from 56 countries quizzed 206 exhibitors from 21 countries about their products and services. The increased degree of internationality and quality of the participants were especially impressive.

This was confirmed by Holger Föh, Head of Trade Fairs and Events at BLG Logistics Group in Germany: "We are exceptionally surprised by the positive growth the trade fair has experienced and can say here and now that we will be taking part again in 2014. The BLG not only recorded a large number of contacts, they were of high quality as well." And Wido A.H. Lange, Account Manager at nay logistics in the Netherlands, was also satisfied: "logitrans 2013 exceeded our expectations. Visitor numbers were high and have a big potential."

The top five participating countries, apart from Turkey, were – in this order – Germany, Italy, Slovenia, Austria and Lithuania. The proportion of international participants was just under 15 per cent. Mirace Irem Koyuncu, Corporate Communication Manager at Ekol Lojistik in Turkey, had this to say on the subject: "We esteem *logitrans* as a very beneficial platform that brings all the shareholders of the sector together, enables new co-operation opportunities and helps to improve commercial relations. We have observed the effects of the marketing activities for the fair and the increase in visitor numbers was very satisfying for us. We believe that this number will accelerate each year."

More than 50 per cent of the exhibitors, presenting themselves in two halls covering around 10,000 square meters, came from abroad. For the first time, there was involvement from Albania, Croatia, Lithuania and Ukraine. The top five exhibitor countries were Turkey, Germany, Italy, Austria and Latvia. Many exhibitors availed themselves of the country pavilion concept to make an initial acquaintance with the Turkish market. Among their number was Dr. Robert Schönberger, Managing Director of Logistik-Cluster Schwaben in Germany: "logitrans 2013





Siauliai airport breaks into international market



offered our companies a good opportunity on the back of the German national presence to take its first steps in the Turkish market. The "one-stop shopping" concept allied with first class support by the organizer facilitated market entry."

New this year was the Air Cargo Pavilion, organized in cooperation with the A-Z Group. This concept was welcomed by Hasan Hatipoğlu, General Manager with *Lufthansa Cargo* in Turkey: "Although it is the first time we have exhibited at *logitrans*, we experienced three very profitable and positive days. I strongly recommend my colleagues in the Air Cargo industry to act now to exhibit at the 2014 event."

Also Engin Mucahit Ozvar, Promotion and Advertising Manager of Turkish Cargo said: "We are glad to be a part of *logitrans 2013* as Turkish Cargo. The exhibition was very profitable as a result of meetings with agents from various regions, charter requests from different business branches. *The Opportunities and Threats on Turkish Air Cargo Industry in 2014* panel that we organized during *logitrans* attracted great attention. Hope to see you in *logitrans 2014*."

Based on a poll conducted during the trade fair, 92 per cent of exhibitors would exhibit again at *logitrans 2014*. The first registrations have already been received. Including Taha Kargo from Turkey. Emin Taha, the company's Board Chairman, had the following to say: "Having an important role in promoting our company in Turkey and abroad, *logitrans* made a significant contribution to our services

this year. We will be glad to exhibit at *logitrans* again next year."

The companies *Ceynak*, *Etis*, *Soft*, *ULS*, *Okura*, *Euroulak/Ulustrans*, *GPS-Buddy* and *Ulukom* already approved their presence at *logitrans 2014* too.

The Turkish logistics market has been experiencing increasing growth for years, offering great potential for national and international companies alike. *Logitrans* offers a venue where people can come together and exploit this potential. That is how Murat Hatabay, Deputy General Manager at *Catoni Deniz İşletmeleri* in Turkey sees things as well: "*logitrans* has been the only international fair where we have exhibited for four consecutive years, and this indicates our trust in the significance of the event. Growing each year, *logitrans* has become an indispensable meeting point for us where we come together with ship owners that we represent, with our offices abroad, the service suppliers, freight forwarders and end-customers."

And Anthony Petillon, responsible for Development and Strategy at the Port of Calais in France, added: "The Port of Calais has been an exhibitor at *logitrans* since 2010. We appreciate this event, which is one of the rare events where we can meet transport companies and road haulers. The Turkish market is booming and the exhibition is getting more and more professional."

The next logitrans International Transport Logistics Exhibition will take place in Istanbul from 20 to 22 November 2014. ■

The representatives of Lithuania, who took part in the exhibition *Logitrans* in Istanbul for the first time, achieved great attention from the participants of the exhibition and the visitors. In a joint stand there represented the logistics business Siauliai municipality, Siauliai airport together with the companies operating in the airport: cargo storage company *Rikusta*, aircraft service company *Bages* and Latvian company organizing charter flights *Flight Consulting Group Ltd*.

International business magazine *JŪRA MOPE SEA* took part in the exhibition with a separate stand.

The companies were induced to take part in a joint stand by the fact that *Air Cargo* pavilion was arranged for the first time in „*Logitrans*“ exhibition and it was dedicated for air cargo transportation industry and logistics.

„Siauliai municipality wishes to attract investments to Siauliai, present the industrial park of the city and business conditions there as well as investment environment and possibilities. Siauliai airport, as a compound part of Siauliai municipality industrial marketing project *Invest in Siauliai*, spreads the infor-

mation about the civil Siauliai airport, the services rendered there as well as cargo transportation possibilities. With joint efforts we wish Siauliai to become an attractive logistics centre for consignors and investors“,- said the Mayor of Siauliai Juras Andriukaitis who took an active part in the exhibition.

The director of Siauliai airport Romas Miksys was happy that he met the present colleagues and partners at the exhibition and established new contacts that might grow into bilaterally beneficial cooperation.

First deputy Director general Olga Lev of Russian Vnukovo airport *Vnukovo Cargo* said she found new possibilities for cooperation. Vnukovo and Siauliai airports see real possibilities for cooperation. There was a constructive discussion about that where Vytautas Nauduzas, the ambassador for energy and transport policy matters to the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, took part. He was also the moderator of the conference organized by Lithuanian businessmen.

The Ambassador of Lithuania in Turkey Kestutis Kudzmanas visited the exhibition too. ■

OGT -2013 :土库曼斯坦石油和天然气行业负责人于Sergi Koshgi展会期间在会议室内工作

(阿什哈巴德,土库曼斯坦)



第十八届国际石油及天然气会议OGT-2013于去年秋天在阿什哈巴德举行。它是石油和天然气行业不仅在亚洲地区同时也是全球最显著的活动之一。

本次会议的组织者——土库曼斯坦石油和天然气行业部、土库曼斯坦贸易和矿产资源工业商会和来自大不列颠峰会贸易展览组织公司。这次会议的主题是“土库曼斯坦在石油和天然气部门国际合作的主要趋势、成就和机会”。来自世界40个国家超过700名代表，210多个公司和协会参加了会议。会议及其长期赞助商是知名的石油和天然气公司。如BP、潜山、雪佛龙、彼得弗雷汀、中石油、龙石油、RWE公司、壳牌、道达

尔、贝克胡戈、巴兰集团、CGG、康比弗雷、亿雄莫比、霍尼韦尔、INTEK、LG国际、Merdim餐饮、摩根李维斯、轨道国际FZE、Petrofac公司、马来西亚国家石油公司、RMG管道和设备、斯伦贝谢、施克传感器智能、住友商事株式会社欧洲有限公司、Technoprom、泰纳瑞斯、威德福、横河电机等，他们都已经连续几年参加展览。来自英国、美国、巴林、科威特、伊朗、阿富汗、阿尔及利亚、印度、哈萨克斯坦和乌克兰政府官方代表团参加了会议。在会议开始时代表们认真听取了土库曼斯坦总统Gurbanguly Berdimuhamedov的讲话，土库曼斯坦内阁副主席Baymurad Hojamuhamedov向与会者传达了问候。土库曼斯坦石油和天然气工业和矿产资源部部长





LOGITRANS 2013正在物流业牢固确立

(土耳其伊斯坦布尔)

Katrin Polenz
贸易展会市盈率经理
katrin.polenz@messe-muenchen.de



第七届LOGITRANS国际运输物流展于2013年11月画上一个圆满的句号。共有来自56个国家11,797位与会者询问了来自21个国家206家参展商他们的产品和服务。国际性的参与者和质量的增加程度是特别令人印象深刻。

这一点通过德国BLG物流集团展会及活动负责人Holger Föh证实：“我们经历了是由正增长的贸易展览会，现在可以在这里说我们将在2014年再次参加。该BLG不仅仅记录了大量的联

系人以及他们的高品质。”Wido A.H. Lange，荷兰物流客户经理也感到非常满意：“LOGITRANS 2013超出我们的预期。与会者和游客人数分别都高，有很大的潜力。”



Asia: do you have the supply chain insights you need to succeed?

As the developed markets remain fragile, there is a clear consensus that the route to global economic recovery lies in Asia's emerging markets.

The question is: do you have the supply chain insights to unlock Asia's rich potential?

Prolific opportunities

The Asia Era is indisputably here-and-now. Any company that is serious about business growth needs to be there, sourcing or selling – or both.

Booming production and consumption markets are driving economic prosperity throughout the region.

- Low-cost, outsourced manufacturing has expanded beyond China – to Vietnam, Indonesia and, more recently, Myanmar
- Malaysia and Thailand have established sophisticated, industry-specific supply chain clusters for the electronics and automotive sectors
- India and the Philippines have become global leaders as ICT and BPO offshore service centres
- By 2030, Asia will account for 66% of the world's middle class population (OECD)
- The Asia Era already has millions of constantly connected digital natives, all of them tech savvy and globally aware – with money to spend.

Significant challenges

Inevitably, unlocking Asia's opportunities presents its own challenges – especially when it comes to logistics networks and supply chain ecosystems.

Asia is highly diverse and formidably complex. The region's dynamic economies span developing, developed and emerging markets – all at different stages of maturity and sophistication.

The nuances can be difficult to read and expensive to ignore.

Whether you are pursuing production or consumption opportunities, making informed decisions about location, suppliers and distribution networks is fundamental to your success.

How can you gain the insights to unlock Asia's rich potential?

Visiting from China, Mark Millar is available to lead executive supply chain briefings and share learnings gained from his 15 years on-the-ground experience in the Asia region.

He provides a round-the-region overview of the key ASEAN emerging markets – informed insights on logistics sector challenges and opportunities.

Mark's insights include an exclusive briefing on CHINA supply chain and logistics, including the latest trends and developments in production and consumption.



Vital insights

M Power Associates is your gateway to the networks and knowledge that provide the supply chain insights you need to navigate the challenges of doing business in Asia.

With over 100 years' combined experience across the region, the unique M Power network of supply chain experts is led by managing partner Mark Millar FCILT, a recognised thought leader in Asia.



Mark Millar, Head of M Power

Based in Hong Kong, Mark is regularly commissioned to share his first-hand knowledge of supply chain trends and socio-economic developments in Asia. Among other critical areas, his expertise covers shifts in the manufacturing landscape; the relative strengths and weaknesses of alternative production locations; and the supply chain dynamics of the region's rapidly expanding consumer markets.

Mark serves in leadership roles with several industry associations and regularly participates in supply chain events around Asia, including China, Hong Kong, Singapore, India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Indonesia, the Philippines and Myanmar.

Contact

mark.millar@mpowerassociates.com
Tel: +852-9468-5295

Informed is Empowered.





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

希奥利艾机场打入国际市场

排名前五位的参与国，除了土耳其，分别排序为-德国、意大利、斯洛文尼亚、奥地利和立陶宛。国际学员的比例不到15%。Mirace Irem Koyuncu, Ekol Lojistik在土耳其的企业传讯经理关于这个问题是这样说的：“我们推崇LOGITRANS，带来了行业的全体股东一起合作，创造新的合作机会，并有助于建立提高商业关系非常有利的平台。我们观察到的市场营销活动取得公平的效果及增加游客人数是非常令人满意。我们相信，这个数字每年将加快。”

参展商超过50%来自国外，呈现自己在两个大厅占地约10000平方米。这是第一次有来自阿尔巴尼亚、克罗地亚、立陶宛和乌克兰参与。排名前五位参展国家是土耳其、德国、意大利、奥地利和拉脱维亚。许多参展商利用自己的国家馆，使其与土耳其市场的初步认识。他们当中博士Robert Schönberger, 德国物流群集施瓦(物流集群施瓦本)董事总经理说：“LOGITRANS 2013提供我们在德国国家之中存在一个在土耳其市场的开拓第一步的很好的机会。‘一站式购物’概念由主办单位与联盟的一流支持，促进市场准入。”

新的这一年是国际货运航空馆，与亚利桑那州集团举办合作。这个概念得到土耳其汉莎货运总经理Hasan Hatipoğlu欢迎：“虽然这是我们第一次展出LOGITRANS，我们度过了三个非常有益和积极的日子。我强烈建议我的同事在航空货运业立即行动起来，参展在2014年的活动。”

Engin Mucahit Ozvar, 同时土耳其货物广告部推广经理说：“我们很高兴成为LOGITRANS 2013年土耳其物流的一部分。该展览是非常有益，与来自不同地区，不同业务分支包机请求代理会议。我们在LOGITRANS举办的‘2014年土耳其航空货运业的威胁与

机遇’引起了极大的关注。希望看到你出现在2014年LOGITRANS。”

根据广交会期间进行的一项民意调查显示，92%的参展商将再次参展2014年LOGITRANS。第一个注册已经收到。包括来自土耳其的Taha Kargo。该公司的董事局主席Emin Taha说：“我们的公司在土耳其和国外有在推广的重要作用，LOGITRANS今年为我们的服务作出显著贡献。我们将很高兴参展明年LOGITRANS。”

Ceynak, Etis, Soft, ULS, Okura, Euroulak/Ulustrans, GPS-Buddy 和 Ulukom公司已经批准他们在LOGITRANS 2014的活动了。

土耳其物流市场已经历不断多年增长，为国内和国际公司的巨大潜力提供一致好评。LOGITRANS提供了一个场所，人们可以走到一起，并利用这一潜力。也就是说Murat Hatabay, 土耳其副总经理在Catoni Deniz İşletmeleri如何看待此事，以及：“LOGITRANS一直在那里我们已经连续四年唯一参加国际性博览会，这表示在活动的意义上是对我们的信任每年都在增长，LOGITRANS已成为我们不可或缺的交汇点，我们配备了船东，我们表示，我们的海外办事处将服务供应商，把货运代理和终端客户联系在一起。”

负责在法国加莱港口发展和战略的Anthony Petillon补充说：“加莱港自2010年以来一直是LOGITRANS的参展商。我们赞赏这种情况，这样的活动是罕见的，我们是能满足运输企业和道路运输商之一。土耳其市场正在蓬勃发展，且展会越来越专业。”

接下来LOGITRANS国际运输物流展将在伊斯坦布尔于2014年11月20日至22日举行。

您将在www.logitrans.com.tr这里找到有关贸易博览会的更多信息。 ■



立陶宛代表团第一次参加了在伊斯坦布尔举办的LOGITRANS展览，受到了展览的参与者和观众的很大关注。在联合展台有代表希奥利艾市物流业务的公司，希奥利艾机场以及在机场的运营公司：货物仓储公司Rikusta、飞机服务公司Bages和组织包机航班咨询的拉脱维亚集团有限公司。国际商业杂志《海》也参加了展览，拥有一个独立展位。这些公司被介绍来参加“LOGITRANS”展览，空运第一次被安排在这个展览中，作为专门用于航空货物运输及物流行业的活动参加联合展览。

“希奥利艾市希望通过目前现有的城市和商业条件，以及工业园区投资环境和可能性吸引投资到希奥利艾。由于希奥利艾机场是希奥利艾市工业营销投资项目组成部分之一，要传播关于希奥利艾

民用机场提供服务以及货物运输可能性的信息。在双方共同努力下，我们希望希奥利艾成为对货主和投资者有吸引力的物流中心”，积极参加展览的希奥利艾市市长Juras Andriukaitis这样说。希奥利艾机场主任Romans Miksys很高兴在展会上遇到了现在的同事和合作伙伴，建立新的联系，这可能促进双边互利合作的成长。俄罗斯伏努科沃机场伏努科沃货物第一副主任Olga Lev说，她找到可能的新合作。伏努科沃和希奥利艾机场看到了真正合作的可能性。有关建设性的讨论，立陶宛外交部能源和交通政策事宜部的Vytautas Nauduzas大使参加了会议。他也是立陶宛商人举办的会议的主持人。

立陶宛驻土耳其大使Kestutis Kudzmanas参加了展览。 ■



Juozas Darulis 2009-2012 chronicle of management, activities and development of water transport of the Republic of Lithuania



Juozas Darulis – the Navy officer, the first rank captain, a long-time head of Water Transport Department of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania – has published the second volume of the chronicle of the history of water transport of the Republic of Lithuania. (The first one ‘1918-2008 chronicle of management, activities and development of water transport of the Republic of Lithuania’ was published in 2010.)

In four- hundred pages book ‘2009-2012 chronicle of management, activities and development of water transport of the Republic of Lithuania’ there are presented the legal acts regulating the water transport activities adopted by the Seimas of Lithuania, the Government and the Ministry of Transport and Communications and legal acts of international organizations which were ratified or joined by the Republic of Lithuania. Different international, regional and local events are overviewed there during which there were discussed the issues of cooperation in water transport field, the solutions taken there and the activities and development of water transport companies are surveyed.

The book was presented to public in February.

‘This book – is a gold mine for historians’, – said the first Water Transport Department Director of The Ministry of Transport and Communications of Lithuania, professor of Klaipeda University Vytautas Paulauskas during the presentation.

‘Here are the official and non-official protocols of the meetings and working groups’ protocols with decision parts. Besides, in this book there is the material of all Transit Committee meetings which was available up till now only to a narrow circle of specialists’, – said the director general of Klaipeda passenger and cargo terminal Benediktas Petrauskas during the presentation.

The author himself admitted that somebody proposed to make this book secret as there are the data that were not publicised up till now and calculated all the money both the state and private.

According to J. Darulis, since 1994 Klaipeda port authority invested into the development of port infrastructure 1,853 billion Lit, all the port stevedoring companies – 2,822 billion Lit. And pre-war authorities of Lithuania invested into Klaipeda port 41 million Lit from 1923 to 1939. ■



Juozas Darulis 立陶宛共和国 2009-2012编年史管理活 动和水运发展



Juozas Darulis - 海军军官，立陶宛运输和交通部水运司一级队长，在职时间较长，出版了立陶宛共和国水运历史编年史第二卷。（第一部“1918-2008立陶宛共和国水运编年史管理、活动和发展”2010年出版。）

在四百页的“2009 - 2012立陶宛共和国水运编年史管理、活动和发展”一书中，展现了立陶宛议会、政府和水运发展交通及通讯部提出，采用法律行为监管办法批准加入立陶宛共和国国际组织的法律行为。其间还进行了不同的国际、区域和地方活动综述以及水运运输领域合作问题的讨论，对采取水上运输企业各项活动和解决方案的发展进行了综述。

这本书将于二月呈现给公众。

“这本书——是历史学家的金矿”，克莱佩达大学教授立陶宛运输和交通部第一水运司董事Vytautas Paulauskas在演示过程中这样说。

“这里是会议和工作组协议与官方和非官方协议的决定部分。此外，在这本书中有所有的交通专业委员会会议，这些会议到现在是只可给专家圈子看的材料”，克莱佩达客运和货运站总干事Benediktas Petrauskas在演示过程中说。

作者自己承认，有人提议让这本书秘密化，因此到目前为止是不公开的，并计算出无论是国家还是私人数据的所有钱。

根据J. Darulis 所述，自1994年以来克莱佩达港务局投入到港口基础设施金额累计18530亿立特，所有港口装卸公司的发展投入28220亿立特。1923年至1939年立陶宛战前当局投入到克莱佩达港为4100万立特。 ■



TRANSIT KAZAKHSTAN

**18TH CENTRAL ASIAN
TRANSPORT AND LOGISTICS
EXHIBITION**



TRANSIT - KAZAKHSTAN

21-23 MAY 2014
Astana, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz



ORGANISERS:

ITE Group PLC
Tel: +44 207 595 5199
E-mail: AnastasiaEmelenova@ite-exhibitions.com
Project Manager: Anastasia Emelenova

Iteca (EE and International companies)
Tel: +7 (727) 259 34 47
E-mail: galina@iteca.kz
Project Manager: Galina Abdushepova

EC Atakent-Ego (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail manager: Ratankent@spkz.kz
Project Manager: Anna Kojanova

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Transport and
Communications of the
Republic of Kazakhstan



KazAPO





9 - 11 APRIL 2014

China International Marine, Port & Shipbuilding Fair 中国国际船舶工业博览会



9 - 11 April, 2014
Nanjing, China

600 Exhibitors
24,000m²

Your gateway to the No.1 shipbuilding hub in China!

Why choose CIMPS

- ★ China is the anchor shipbuilding market in the world
- ★ Jiangsu province is the biggest maritime hub in China
- ★ Rising demands from Chinese market
- ★ Strong supported by the government and the industry
- ★ Abundant networking programs
- ★ Mass media coverage for the show promotion
- ★ Numerous of buyers will be attracted to the show

What in CIMPS

- ★ Ocean/Offshore/Inland ship building, repairing, dismantling and conversion
- ★ Shipbuilding technology, material and precessing
- ★ Public/Salvage/Rescue boat, ferry, yacht, motor boat, sport boat, sub and raft
- ★ Auxiliary equipment in electrical control, communication, power system, driving system, cabin, deck, outfitting, security and life facilities
- ★ Offshore engineering in oil platform, auxiliary vessel, wind/solar/wave energy
- ★ Shipping service in transportation, agency and logistics
- ★ Harbour techniques in establishment, storage and distribution
- ★ Other products and services about shipbuilding

Co-Located Exhibition:



Offshore, Oil & Gas Technology, Equipment Exhibition
中国国际海洋工程与油气技术展览会

Sponsors: China Chamber of International Commerce
Jiangsu Provincial People's Government

For more details, please visit:
www.china-ship.com

Organizer:

Jiangsu United Asia International Exhibition Co., Ltd.

Tel: +86-25-8452 1101 Fax: +86-25-8469 2610 E-mail: info@china-ship.com

Add: 19th Business Mansion, Jinling Royal View Garden, 333 South Tai-ping Road, Nanjing, 210002, P.R. China





Как устроить ЛОГИСТИКУ В облаках?

ПОЕЗДА БУДУЩЕГО

Политика открытых дверей
нефтяного государства

KAIP ORGANIZUOTI LOGISTIKĄ DEBESYSE?

ATEITIES TRAUKINIAI

Atvirų durų politika



PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



Neribotas patekimas į Verslo klubą, greitoji keleivių patikra ir kitos partnerių nuolaidos.
Patirk geriausius įspūdžius Vilniaus oro uoste!

**Unlimited access to Business Lounge, Fast Track
and discounts at program partners.
Get the best experience at Vilnius Airport!**

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ galite įsigyti Vilniaus oro uosto Verslo klube arba užsisakyti interneto svetainėje www.vno.lt.
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online www.vno.lt

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

Vyriausioji finansininkė
Danutė Graželiene
Tel. + 370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai
Regina Tutinienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

Lietuvoje, Vilniuje
Liana Mogišaitė
Tel. + 370 620 71030
El. paštas liana@jura.lt

Jekaterina Kormakova
Tel. +370 63350800
El. paštas: Jekaterina@jura.lt

Didžiojoje Britanijoje, Londone
Milda Manomaitytė
Tel. + 44 (0) 7825924581
El. paštas milda@airrailnews.com

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

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

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

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

Indijoje, Čenajuje
V. Sumittra Devi
Tel. + 91 044 42128001
El. paštas: contact@matchpointbiz.com

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

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus
Žurnale panaudotos parodų
organizatorių ir portalo www.spiritdesign.
com nuotraukos

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvių Vilniuje.
Redakcija rankraščių negrąžina ir
nerecenzuoja, už reklamos agentūrų
parengtų tekstų turinį neatsako.

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

48 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Поезда будущего,
логистика в облаках и...
женщины
LEIDĖJOS ŽODIS
Ateities traukiniai,
logistika debesyse ir...
moterys

**50 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Гила Альтманн:
«Я уверена, что женщины
воспользуются случаем»
ĮŠKIRTINIS INTERVIU
Gila Altmann: Aš
įsitikinusi, kad moterys
pasinaudos proga



56 ЛОГИСТИКА
Как устроить логистику
в облаках?
LOGISTIKA
Kaip organizuoti logistiką
debesyse?



**60 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ**
Будущее
железнодорожных
разработок – в создании
систем передвижения
GELEŽINKELIAI
Traukinių dizaino
ateitis – mobilumo
sistemų kūrimas

64 НЕФТЬ И ГАЗ
Политика открытых
дверей нефтяного
государства
NAFTA IR DUJOS
Naftos valstybės atvirų
durų politika



**68 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
«OGT-2013»: главы
нефтегазовой
промышленности
Туркменистана в
дни конференции
работали во дворце
выставок «Сергии
Кошги» (Ашхабад,
Туркменистан)



«Logitrans 2013»
прочно утверждается
в логистической
индустрии (Стамбул,
Турция)

Шяуляйский
аэропорт стремится
на международный
рынок



**74 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
„OGT-2013“:
Turkmėnistano naftos
ir dujų pramonės
vadovai konferencijos
dienomis dirbo
„Sergi Košgi“ parodų
rūmuose (Ašchabadas,
Turkmėnistanas)



“Logitrans 2013” įsitvirtina
logistikos industrijoje
(Stambulas, Turkija)



Šiaulių oro uostas veržiasi
į tarptautinę rinką

78 КНИГИ
Юозас Дарулис
«Летопись управления,
деятельности и
развития водного
транспорта Литовской
Республики за 2009–
2012 годы»
KNYGOS
Juozas Darulis „Lietuvos
Respublikos vandens
transporto valdymo,
veiklos ir plėtros 2009–
2012 metais metraštis“





ПОЕЗДА БУДУЩЕГО, ЛОГИСТИКА В ОБЛАКАХ И... ЖЕНЩИНЫ

«Раньше люди садились за стол переговоров, присматривались друг к другу, между ними возникала химия, они подписывали контракты, и только после этого начиналось сотрудничество. Было сложно даже подумать о том, чтобы доверить свой груз компании, которой ты никогда «не смотрел в глаза», – пишет в статье «Как устроить логистику в облаках?» Кирилл Власов, куратор проекта «Log4Pro» (Логистика для профессионалов), председатель отраслевого отделения по логистике общероссийского общественного объединения «Деловая Россия», сопредседатель региональной группы в России немецкой ассоциации логистики BVL и обладатель еще нескольких титулов, настоящий оракул «облачной» логистики, убежденный, что там, куда мы обычно устремляем свой взор в расчете на небесные милости, и находится самое лучшее и надежное место для логистического бизнеса.

Хотя рынку логистики в облаках нет еще и пяти лет, эти прогрессивные технологии уже внедряются в Европе, Соединенных Штатах Америки, Бразилии.

Автор идеи применения «облачных» технологий в логистике не видит технологических препятствий, кроме человеческих, которые тормозят многие прогрессивные процессы не только в облаках, но и на этой грешной земле. Эти препятствия, по мнению К.Власова, – коррупция, косность бизнес-процессов и нежелание меняться.

Быть может, приучать людей относиться к переменам без недоверия и страха, а с надеждой на лучшую, более совершенную, удобную жизнь следует в первую очередь в их собственной личной жизни?

Такому принципу следует руководящий партнер австрийской компании «Spirit Design – Innovation and Brand GmbH» Даниэль Хубер (Daniel Huber), создающий системы мобильности людей.

Он убежден, что расширяющаяся урбанизация, растущая интенсивность дорожного движения и изменяющаяся потребность в мобильности диктуют новый взгляд не только на международные транспортные коридоры, глобальные решения в сфере логистики, но и на возможности передвижения каждого человека, пользующегося транспортом. Автомобиль, по его мнению, как символ удобного средства сообщения и престижа уже отжил свое. Настало время для новых транспортных средств, которые побуждают общество менять свое сознание и поведение. Транспортные средства завтрашнего дня обязаны быть дружелюбными к природе, простыми и привлекательными для пользователей. По убеждению Д.Хубера, как раз таким транспортным средством являются современные скоростные поезда, которые могут мчаться со скоростью 500 километров в час и выше и в недалеком будущем заменят автомобили и самолеты.

Может, эти мысли были закодированы в извилинах подсознания британского инженера Джорджа Стефенсона (George Stephenson), когда 14 октября 1829 года сконструированный им локомотив «Rocket», мчавшийся, как пишут, со скоростью 85 километров в час, выиграл соревнование «Reinhill Trials».

Неповторимый итальянский писатель Алессандро Барикко (Alessandro Baricco) транспортные реалии девятнадцатого века в своем романе «Замки страстей» завернул в такой романтический покров: «...Скорость. Должно быть, она разорвала этот мир изнутри, как крик, сдерживаемый тысячи лет. Ничто, кажется, не вызывало у людей таких сильных эмоций до тех пор, пока не родилась скорость. Кто знает, сколько прилагательных вдруг потеряло всякий смысл. Кто знает, сколько превосходных степеней пошло прахом, за один лишь миг, за одну минуту став смешными и бессмысленными... Сам по себе поезд не представляет из себя ничего особенного, это всего лишь машина... Но вот что поистине гениально: эта машина не порождает силу, она порождает нечто, пока не ясное концептуально, нечто, чего раньше не существовало: скорость. Эта машина не из тех, что заменяют собой труд тысячи людей. Это машина, производящая то, чего никогда прежде не существовало. Машина из области нереального».

Видимо, подобные чувства 185 лет назад вызвала у людей скорость в 85 километров в час. Можно сказать, что за 185 лет мы продвинулись вперед на 415 километров.

Конечно, такие подсчеты абсурдны. Но иногда кажется, что в наш изумительный век скорости, мудрых технологий, освоения космоса, «облачной» логистики существует невообразимый абсурд, что мы не сделали вперед даже пары шагов, если в четырнадцатом году двадцать первого века в огромной, могущественной стране – Саудовской Аравии – женщинам все еще запрещено управлять автомобилем. Автолюбительниц, игнорирующих этот запрет, наказывают тюремным заключением или розгами.

На вопрос, что об этом думает Гила Альтманн (Gila Altmann), одна из известных в инстанциях ЕС деятелей гендерного равенства, обладающая опытом работы в Саудовской Аравии, она отвечает, что это явление вытекает из консервативного ваххабизма, на котором основывается политика Саудовской Аравии, особенно дискриминирующая женщин. Нежелание страны меняться в определенном смысле, по мнению Г.Альтманн, связано и с нефтяными ресурсами, делающими страну экономически сильной, позволяющей себе игнорировать мировое мнение. Г.Альтманн убеждена, что дискриминируемые женщины дождутся подходящего момента и мудро воспользуются шансом.

Однако пока что никакие изобретения и технологии не могут гарантировать миллионам женщин права сесть за руль автомобиля. Похоже, что воспользоваться возможностями, предоставляемыми современным транспортом, они смогут разве что в облаках...

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



ATEITIES TRAUKINIAI, LOGISTIKA DEBESYSE IR... MOTERYS

„Anksčiau žmonės sėsdavo prie derybų stalo, stengdavosi vienas kitą pažinti. Tarp jų, kaip sakoma, atsirasdavo chemija. Jie pasirašydavo kontraktus tik po to, kai pradėdavo bendradarbiauti. Buvo net neįmanoma pagalvoti, kad gali patikėti savo krovinį kompanijai, kuriai niekada nežiūrėjai į akis“, - straipsnyje „Kaip organizuoti logistiką debesyse“ rašo Kirilas Vlasovas, projekto „Log4pro“ (Logistika profesionalams) įkūrėjas, Rusijos visuomeninio susivienijimo „Delovaja Rossija“ logistikos skyriaus pirmininkas, Vokietijos asociacijos BVL grupės pirmininkas ir dar keleto titulų savininkas, tikras debesų logistikos orakulas, įsitikinęs, kad ten, kur mes paprastai kreipiame akis, tikėdamiesi dangiškų malonių, yra pati geriausia ir patikimiausia vieta logistikos verslui.

Nors debesų logistikos rinkai dar nėra nė penkerių metų, šios pažangios technologijos jau taikomos Europoje, Jungtinėse Amerikos Valstijose, Brazilijoje.

Logistikos verslui įsikurti debesyse idėjos autorius nemato technologinių kliūčių, išskyrus žmogiškąsias, kurios daugelį pažangos procesų stabdo ne tik debesyse, bet ir šioje nuodėmingoje žemėje. Tos kliūtys, Kirilo Vlasovo nuomone, - korupcija, nerangumas, nenoras keistis.

Galbūt žvelgti į pokyčius be nepasitikėjimo ir baimės, o su geresnio, tobulėsnio, patogesnio gyvenimo viltimi, žmonės reikia pratinti pirmiausia jų pačių asmeniniame gyvenime?

Tokiu principu vadovaujasi Austrijos kompanijos „Spirit Design – Innovation and Brand GmbH“ vadovaujantis partneris Danielis Huberis (Daniel Huber), kuriantis žmonių mobilumo sistemas.

Jis įsitikinęs, kad besiplečianti urbanizacija, augantis eismo intensyvumas ir besikeičiantis mobilumo poreikis diktuoja naują požiūrį ne tik į tarptautinius transporto koridorius, globalius logistikos sprendimus, bet ir į kiekvieno, transportu besinaudojančio žmogaus judėjimo galimybes. Automobilis, jo manymu, kaip patogaus susisiekimo priemonė ir prestižo simbolis jau atgyveno. Atėjo laikas naujoms transporto priemonėms, kurios skatina visuomenę keisti savo sąmoningumą ir elgesį. Rytojaus transporto priemonės privalo būti draugiškos gamtai, paprastos ir patrauklios vartotojams. D. Huberio įsitikinimu, kaip tik tokia transporto priemonė yra modernūs greitieji traukiniai, galintys lėkti 500 ir daugiau kilometrų per valandą greičiu ir netolimoje ateityje pakeisiantys automobilius bei lėktuvus.



Gal tos mintys jau buvo užkoduotos britų inžinieriaus Džordžo Stivensono (George Stephenson) pasąmonės vingiuose, kai 1829 metų spalio 14 dieną jo sukonstruotas garvežys „Rocket“, lėkęs, kaip rašoma, 85 kilometrų per valandą greičiu, laimėjo garsiąsias „Reinhill Trials“ varžybas. Nepakartojamas italų rašytojas Alessandro Bariko (Alessandro Baricco) devynioliktojo amžiaus transporto realijas savo romane „Aistrų pilys“ įsupo į tokią romantišką skraistę: „...Greitis. Jis sprogo. Tam pasauliui jis buvo lyg tūkstančius metų tramdomas riksmas. Kai atsirado greitis, jau niekas nebeatrodė kaip anksčiau. Visi jausmai virto mažomis vėluojančiomis mašinomis. Kas suskaičiuos, kiek būdvardžių akimirksniu pasirodė pasenę. Kas suskaičiuos, kiek aukščiausiųjų laipsnių akimirksniu sutrupėjo, staiga tapo liūdnai juokingi... Pats savaime traukinys nėra kažkas ypatinga, juk jis – tik

mašina... tačiau genialu viena: toji mašina gamino ne jėgą, o kažką dar blankiai suvokiamo, kažką, ko dar nebuvo – greitį. Ne mašina, daranti tai, ką kartu galėtų padaryti tūkstantis žmonių. Mašina, daranti tai, ko niekada nėra buvę. Mašina, daranti tai, kas neįmanoma.“

Matyt, panašius jausmus prieš 185 metus žmonėms kėlė 85 kilometrų per valandą greitis. Galima sakyti, kad per 185 metus mes pajudėjome pirmyn 415 kilometrų.

Žinoma, toks skaičiavimas absurdiškas. Bet kartais atrodo, kad mūsų nuostabiajame greičio, išmaniųjų technologijų, kosmoso, debesų logistikos amžiuje esama neįsivaizduojamo absurdo, kad nežengėme į priekį nė poros žingsnių, jeigu keturioliktaisiais dvidešimt pirmojo amžiaus metais didžiulėje, galingoje šalyje – Saudo Arabijoje moterims vis dar draudžiama vairuoti automobilius. Šį įstatymą ignoruojančios vairuotojos baudžiamos kalėjimu arba rykštėmis.

Paklausta, ką apie tai mano ES institucijose žinoma lyčių lygybės puoselėtoja, turinti darbo patirties Saudo Arabijoje, Gila Altmann sako, kad šis reiškinys kilęs iš konservatyviojo vahabizmo, kuriuo pagrįsta Saudo Arabijos politika, ypač diskriminuojančio moteris. Šalies nenoras keistis tam tikra prasme susijęs ir su naftos ištekliais, darančiais ją ekonomiškai stiprią, galinčią nepaisyti pasaulio nuomonės. G. Altmann įsitikinusi, kad diskriminuojamos moterys sulauks tinkamo laiko ir išmintingai pasinaudos proga.

Tačiau kol kas jokie išradimai ir technologijos milijonams moterų negali garantuoti teisės sėsti prie automobilio vairo. Panašu, kad šiuolaikinio transporto teikiamomis galimybėmis jos galės pasinaudoti nebent debesyse...

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Гила АЛЬТМАНН: «Я уверена, что женщины воспользуются случаем»

Гила Альтман (Gila Altmann) начала свою карьеру в качестве преподавателя с дипломом Педагогического университета г. Хильдесхайм, Германия, где она специализировалась в области изобразительного искусства, математики и химии. Она работала учительницей в Восточной Фризии/Нижней Саксонии с 1973 г. и ассистент-профессором в университетах г. Ольденбург и Брауншвейг. Она являлась членом парламента Германии с 1994 по 2002 гг. в качестве представителя по транспортной политике парламентской партии. В 1998 г. Гила Альтман вступила в должность парламентского государственного секретаря в кабинете министров Федерального министерства окружающей среды, охраны природы и ядерной безопасности при правительстве Герхарда Шредера и проработала там до 2002 г. Гила Альтман работала в Азербайджане с 2005 до 2012 гг. в качестве главного советника по экотуризму министра экологии, а затем в Научно-исследовательском центре Азербайджанского института туризма (АТИ) в области экотуризма и регионального развития. С 2013 г. Г.Альтман является руководителем проектов TEMPUS в Университете прикладных наук Jade в Вильгельмсхавене, в том числе проекта «Развитие новых модулей для программ международной степени бакалавра и магистра в управлении экотуризма» (www.sutoma.eu).

- Г-жа Альтман, в одном из своих докладов Вы утверждаете, что туристический сектор стал одним из важнейших мировых экономических факторов и сейчас он даже крупнее, чем сектор автомобильной промышленности. Он создает 230 миллионов рабочих мест и в 60 странах мира является главным экономическим сектором, а в 40 самых бедных странах туризм стал главной движущей силой экономики. Это второй по значимости источник дохода после нефти.

В каком направлении будет развиваться мировой туризм? С какими рисками и проблемами он может столкнуться?

- В действительности борьба за клиента, которую туристическая индустрия в первую очередь начала в развивающихся странах, сейчас в полном разгаре. Жесткая конкуренция развернулась за уникальные торговые предложения и экзотические страны, услуги и цены. Эндемические виды, уникальные ландшафты, экзотические пляжи и живая природа, совмещенные с культурой и следами исторических и природных явлений уже не столь привлекательны, как прежде. Экстремальные виды спорта и тренинги по выживанию в экстремальных условиях считаются необходимыми конкурентными преимуществами.

Даже климатические изменения уже не являются табу. Туристические компании используют их как орудие маркетинга, предлагая посетить Тихоокеанские острова до их исчезновения из-за повышения уровня моря в течение следующих 3-5 десятилетий или побывать на последних арктических ледниках с пингвинами и полярными медведями.

Туристическая индустрия обслуживает и капитализирует большое желание у многих туристов увидеть или получить редкие и находящиеся под угрозой исчезновения объекты: несколько последних человекообразных

обезьян или снежных барсов, стремительно тающие ледники, одну из последних звезд Бали или орхидею «Венерин башмачок».

Качество услуг, выбор туристических путевок, дружественное отношение, мотивация и гостеприимство персонала наравне со знанием языков, культур и удобным доступом к пунктам назначения являются важными показателями. Этим большим ожиданиям зачастую сопутствует высокая цена. Необходимо добиваться не только соотношения обоснованной цены, адекватной предложению, но и специальных предложений и скидок. Благодаря средним и малым предприятиям ценовой демпинг является обычной практикой.

Конкуренция больше не нацелена только на традиционный европейский, американский и австралийский рынок. Она стала распространяться на весь регион Центральной Азии. С начала 90-х годов россияне, корейцы и китайцы находятся в центре внимания, имея в своем распоряжении респектабельный бюджет.

Таким образом, неудивительно, что многие государства и частные инвесторы направляют крупные инвестиции в инфраструктуру, такую как новые или обновленные аэропорты, дороги и отели, надеясь на приличную, выше среднего прибыль - до 35 % ежегодно, например, как сейчас на Бали.

Стремительное развитие этих направлений зачастую сопровождается беспрецедентным разрушением и потерей природных и культурных ресурсов, что ведет к социальным возмущениям среди местного населения, вызванным лишением доступа к водным и энергетическим ресурсам или растущими ценами на землю и аренду.

Экотуризм также стал частью этих проблем, однако зачастую утверждается, что это предотвращает исчезновение и даже улучшает местную культуру и жизнедеятельность мест-

ных жителей.

В течение примерно последних десяти лет сегмент экотуризма рос быстрее, чем туристическая индустрия в целом. Самым популярным стал природный туризм с его экокурортами и экоотелями. Экотуризм, экологически безопасный туризм стал брендом качества, туристическая индустрия и его рекламные предложения уже интегрировали это явление в свое коммерческое понятие как конек и перспективную стратегию, зачастую сочетающуюся с «экологическим отмыванием», что означает выборочную информацию с целью ввести в заблуждение. Опыт показывает, что из-за агрессивной скорости освоения новых мест во многих случаях местных жителей выселяют с их земель без какой-либо компенсации, они теряют свои дома и традиционные структуры, как это наблюдается в Южной Африке с созданием охраняемых территорий для экотуристической деятельности.

Порой целые общины выселяются с целью создания парка, как это произошло в Восточной Африке, где около 70 % национальных парков и заповедников было создано на земле Масаи.

Более того, серьезная комплексная оценка воздействия бывает невозможна и не приветствуется в том случае, если единственный акцент делается на максимизацию прибыли, связанную с диктаторской политической системой. Но такие злоупотребления являются причиной серьезных проблем для окружающей среды и коренных жителей, так как местные общины не в состоянии соответствовать инфраструктурным требованиям экотуризма. Нехватка соответствующего санитарного оборудования в отдаленных областях часто приводит к появлению в реках мусора от кемпингов, который загрязняет живую природу,

ОДЕССА 2014 - ODESSA 2014



21-23 ОКТЯБРЯ **2014**
OCTOBER

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ ПО СУДОХОДСТВУ, СУДОСТРОЕНИЮ,
РАЗВИТИЮ ПОРТОВ И ТОРГОВЛЕ

THE 11th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING,
PORTS DEVELOPMENT AND TRADE



www.smc.odessa.ua

РММ «МедиаКомпас Украина»
«MediaCompass Ukraine»
15, пр. Жуковского, Одесса, Украина, 65006
15, Збуковського стр., Одеса, Україна, 65006
т./факс: +38 (0482) 355-999
(0482) 355-996
e-mail: expo@mediacompass.com.ua
e-mail: exhib@mediacompass.com.ua



X международный транспортный форум

icf

Югтранс

27-28 марта 2014, Сочи

Регистрация
участников:

+7 (495) 646-01-51

+7 (812) 448-08-48

www.yugtrans.com



Генеральный
информационный
спонсор:



Информационный
спонсор:



Генеральный
интернет-партнер:



Официальный
дизайн-партнер:



Организатор Форума:





наносит вред домашнему скоту и людям, берущим воду из этих рек.

- Вы работаете с ЕС над осуществлением проекта развития экологически безопасного туризма в трех кавказских странах: Армении, Азербайджане и Грузии.

Почему для ЕС важно заботиться о развитии туризма в этих странах, а их культуру и традиции интегрировать в среду с мультинациональными ценностями?

- TEMPUS – это программа ЕС, которая фокусируется на реформе и модернизации высших учебных систем в странах-партнерах Восточной Европы, Центральной Азии, Западных Балкан и Средиземноморского региона. Именно в этих странах в настоящее время высшие учебные заведения сталкиваются с серьезными проблемами, такими как демографические изменения, рост мировой конкуренции, научные и технологические изменения и, в особенности, с возрастающим значением организационных и социальных инноваций в отличие от чисто технологических инноваций. И последняя, но не менее важная проблема общества - перемещение.

Следовательно, для ЕС высшие учебные заведения являются ключевым участником успешного развития основанной на знаниях экономики и общества. Они осуществляют подготовку нового поколения лидеров.

В этом контексте интеграция управления экологически безопасного туризма в вузы является необходимой, потому что туризм является региональным приоритетом для этих трех кавказских стран. Кавказский регион является горячей точкой по природному и культурному многообразию и потому должен быть туристически развит. Кавказ считается европейской колыбелью человечества, и поэтому он очень интересен для различных целевых групп, уделяющих большое внимание природе, культуре и традициям. Им понравится маршрут, объединяющий все три страны. Поскольку этот регион все еще политически разнообразен, такие препятствия, как выдача визы, соответствующие стандарты размещения, услуг и информации, являются очень разнообразными и еще не гармонизированы. Существующая на данный момент политическая ситуация не позволяет заниматься совместным развитием, проект направлен на достижение сопоставимых стандартов в вузах согласно стандартам г. Болонья в каждой из трех стран-партнеров. Предпосылкой к общему пониманию экологически безопасного туризма и регионального развития станет опыт получения прибыли от худшего и лучшего во всем мире до настоящего момента. Более того, должны быть представлены новые методы и тренинги, а также новая форма практических вложений в сотрудничество с бизнес-сектором и общественными организациями. Проект направлен на содействие региональным сетям и взаимопониманию, а также на укрепление международного академического сотрудничества между ЕС и его странами-партнерами на постоянной основе, создавая долговечные партнерства.

- Вы неоднократно выражали свое мнение по гендерным вопросам. Скажите, пожалуйста, какова гендерная пропорция в бизнесе? Какие здесь возможности имеют мужчины и какие - женщины? Какой опыт по данному вопросу Вы получили в странах Кавказа?

- С точки зрения устойчивости экологический, экономический и социальный интересы должны быть сбалансированы в допустимой, целесообразной и равноправной мере.

Конечная цель стратегии достижения гендерного равенства – достижение равенства полов, для чего следует оценивать влияние любого запланированного действия как на мужчин, так и на женщин, включая законодательство, политические меры или программы в любой области и на всех уровнях. Таким образом, гендерные аспекты неизбежно являются обязательной частью устойчивого развития. В туристическом бизнесе это означает позволить и женщинам получить доступ к более высоким должностям, а также принимать их на руководящие должности и платить сравнительно справедливую заработную плату. К сожалению, реальность рисует другую картину. Во всем мире женщины в целом все еще получают меньше денег за свою работу, чем их коллеги-мужчины, и более высокие должности для них недоступны, несмотря на аналогичную компетенцию. Новые исследования утверждают, что во всем мире женщины работают около двух третей рабочего времени, однако имеют небольшую долю в доходах и имуществе. Таким образом, бедность и дискриминация тесно связаны друг с другом. Обычное дело, когда в семьях, где женщины работают больше, а зарабатывают меньше, в результате дети получают меньше еды и материнского времени. Недавние исследования, проведенные в разных регионах мира, показали, что домашнее хозяйство, возглавляемое или поддерживаемое женщинами даже с ограниченными ресурсами, в общем развивается более продуктивно, чем если бы его вели мужчины. Доход в руках матерей может иметь воздействие на здоровье ребенка во много раз лучше, чем если бы его контролировал отец. Женщина, занимающаяся домохозяйством, тратит больше денег на еду и другие вещи, предназначенные для всей семьи, чем мужчина, ведущий домашнее хозяйство.

Доступ к получению образования играет ключевую роль в достижении равенства полов. В то же время изменение мышления, разрушение предрассудков и стереотипов обеспечивается обязательной политической поддержкой.

В кавказских странах ситуация неоднозначна. Согласно исследованиям Кавказского исследовательского ресурсного центра (CRRC) 2011 г., помимо основной разницы между городскими и сельскими районами, существует значительное расхождение во взглядах между соседями Южного Кавказа. В то время как Армения и Азербайджан склонны подчеркивать более традиционные взаимоотношения полов, Грузия, похоже, ориентируется больше на равенство полов, как это практикуется в Западной Европе. Однако оценка является сложной

по причине того, что традиции все еще оказывают значительное влияние на повседневную жизнь. В то время как Армения и Грузия являются христианскими странами, в Азербайджане исламские правила, похоже, отражают более традиционные идеи взаимоотношения полов. Несмотря на то, что женщины во всех трех южных кавказских странах не склонны соглашаться с тем, что университет является более важным для юношей, вузовская пропорция в Азербайджане между ними и девушками ниже, чем в двух других странах.

Когда дело доходит до пола при приеме на работу, большинство жителей всех трех стран одинаково утверждает, что в идеале мужчина должен быть кормильцем в семье. Наблюдая за собственной жизнью, женщины во всем мире, как правило, считают, что у мужчин жизнь лучше. Это также относится и к трем кавказским странам, только в Грузии мужчины и женщины оценивают свою жизнь по-разному для обоих полов.

В рамках проекта эти отличающиеся особенности обсуждаются в контексте с объектом межкультурной коммуникации, всегда учитывая, что эти различные гендерные подходы также являются устойчивыми.

- Как Вы оцениваете в контексте развития бизнеса, культуры, транспорта и логистики, а также новых технологий тот факт, что в тринадцатом году XXI века министерство внутренних дел Саудовской Аравии объявило о запрете вождения автомобилей для женщин? В случае, если они будут пойманы за рулем, им грозит наказание...

- Прежде всего, это показывает разнообразие подходов в исламе. Но в Индонезии, самой крупной исламской стране после Азербайджана, никто не посмел бы запретить женщине ездить на велосипеде или водить автомобиль. Из моего личного опыта полагаю, что в Саудовской Аравии этот уникальный запрет является результатом исключительно консервативного ваххабизма, дискриминирующего женщину, что может упорно продолжаться только по причине больших нефтяных ресурсов, делающих страну независимой от конкурентной экономики. Поскольку в Коране ничего не говорится в оправдание подобного запрета, возникает интересный вопрос, сколько еще времени шовинистическое общество сможет держать страну в изоляции от остального мира. Я уверена, что женщины дождутся правильного времени и воспользуются случаем.

- Благодарю Вас за исчерпывающие ответы.

**Ваххабизм – религиозно-политическое учение в исламе, сформировавшееся в XVIII веке в Аравии. Основателем ваххабизма считается Мухаммед ибн Абд аль-Ваххаб. Последователи ваххабизма борются за чистоту ислама и строгость обычаев. В XIX веке ваххабизм превратился в идеологию арабских феодалов; в настоящее время – официальная идеология Саудовской Аравии.*

Ваххабизм требует вернуть исламу первоначальную чистоту, а единственным источником веры провозглашает Коран.



Gila ALTMANN: Aš įsitikinusi, kad moterys pasinaudos proga



Gila Altmann savo karjerą pradėjo dirbdama pedagoge, baigusi Vokietijos Hildesheimo pedagogikos universitetą, kur specializavosi dailės, matematikos ir chemijos srityse. Nuo 1973-ųjų ji dirbo mokytoja Ostfrizlende, Žemutinėje Saksonijoje ir docente Oldenburgo ir Brauncveigo universitetuose. Nuo 1994 iki 2002 metų G. Altmann buvo Vokietijos parlamento narė, atstovavo parlamentinei partijai „Buendnis 90/ The Greens“. Ji rūpinosi transporto politika ir su ja susijusiais klausimais.

1998 metais Gilai Altmann buvo patikėtos valstybės sekretorės pareigos Federalinėje aplinkos, gamtos apsaugos ir atominio saugumo ministerijoje, Gerhardo Šrioderio (Gerhardt Schroeder) vadovaujamoje vyriausybėje ir dirbo ten iki 2002 metų.

Nuo 2005 iki 2012 metų Gila Altmann dirbo Azerbaidžane direktoriaus patarėja ekoturizmo klausimais prie Ekologijos ministerijos, o po to Azerbaidžano turizmo instituto (ATI) tyrimų ir plėtros centre tvaraus turizmo ir regioninio vystymo klausimais.

Nuo 2013 metų ji dirba TEMPUS projekto vadove Jade'o taikomųjų mokslų universitete Vilhelmshavene. Projektas vadinasi „Naujų modulių sudarymas tarptautinėms bakalauro ir magistro tvaraus turizmo valdymo programoms“ (www.sutoma.eu)

- Viename savo pranešime Jūs teigiate, kad pasaulyje vienas iš svarbiausių ekonominės plėtros veiksnių, netgi svarbesnis už automobilių pramonę, yra turizmas. Jis sukuria 230 milijonų darbo vietų ir 60-ye šalių yra reikšmingiausias ekonomikos sektorius, 40-ye neturtingiausių šalių turizmas yra pagrindinis ekonomikos variklis ir antras svarbus pajamų šaltinis po naftos.

Kokia linkme vystysis pasaulio turizmas? Kokios grėsmės ar problemos jam gali iškilti?

- Tiesą sakant, kova dėl kliento yra pačiame įkarštyje, ir ji pirmiausiai prasidėjo besivystančių šalių turizmo industrijoje. Aštri konkurencija vyksta dėl unikalių pardavimo taškų ir egzotiškų vietų, paslaugų ir kainų. Endeminės rūšys, unikalūs gamtovaizdžiai, egzotiški paplūdimiai ir laukinė gamta, susieta su kultūra bei istoriniais ir gamtos reiškiniais, jau nebėra pakankamai patrauklūs. Ekstremalus sportas ir išgyvenimo mokymai ekstremaliose aplinkose ir temperatūrose yra laikomi būtiniais konkurenciniais pranašumais.

Netgi klimato kaita nebelaikoma tabu, bet dabar turistinių kompanijų naudojama kaip rinkodaros įrankis, reklamuojant Ramiojo van-

denyno salas, kol jos dar nedingo dėl kylančio vandens lygio per ateinančias 3-5 dekalas, ar paskutiniai arktiniai ledynai, pingvinai bei poliarinės meškos.

Turizmo industrijos paslaugos daugeliui keleiviečių skatina stiprų norą pamatyti ar gauti retų ir pažeidžiamų dalykų: tai paskutiniosios beždžionės ar snieginiai leopardai, greitai tirpstantis ledynas, viena iš paskutinių Balio žvaigždžių ar rusvuolė orchidėja.

Paslaugų kokybė, organizuotų išvykų pasirinkimas, draugiškumas, motyvacija ir darbuotojų svetingumas yra svarbūs indikatoriai, tokie pat kaip kalba, kultūros įgūdžiai bei lengva prieiga prie paskirties vietų. Tie dideli lūkesčiai dažnai eina kartu su didelėmis kainomis. Tikimasi ne tik priimtinos kainos ar tinkamo kainų santykio, bet ir specialių pasiūlymų bei nuolaidų. Vidutinių ir mažų kompanijų kainų dempingas yra įprasta praktika.

Konkurencija jau nėra nukreipta tik į tradicines europiečių, amerikiečių ir australų rinkas, bet ji išsiplėtė į visą Centrinės Azijos regioną. Nuo dešimtojo dešimtmečio rusai, korėjiečiai ir kinai yra dėmesio centre.

Nenuostabu, kad daugelis vyriausybių ir privačių investuotojų dideles sumas investuoja į infrastruktūrą, tokią kaip oro uostų rekonstrukcijos ar naujų oro uostų statymas, kelių ir viešbučių vystymas. Jie tikisi gauti vidutinį pelną, siekiantį iki 35 proc. kasmet, kaip pavyzdžiui Balyje.

Greitą šių tikslų vystymą lydi beprecedentė gamtos ir kultūrinių išteklių destrukcija ir netektis, o tai veda prie socialinių neramumų, kai vietos gyventojai siekia prieigų prie vandens ir energijos šaltinių arba išauga žemės ir nuomos kainos.

Be to, ekoturizmas tapo šių problemų dalimi, nors dažnai tvirtinama, kad yra saugoma ir dažnai tobulinama vietinė kultūra ir vietos gyventojų pragyvenimo šaltiniai.

Per pastaruosius dešimt metų ekoturizmo segmentas augo greičiau nei turizmo industrija apskritai su gamtos turizmo ekokurortų ir viešbučių bumu. Ekoturizmas, tvarus turizmas šiuo metu tampa kokybės ženklu, turizmo industrija ir jos reklamuotojai jau integravo šiuos terminus į savo komercines koncepcijas kaip naujovišką ir daug žadančią strategiją, dažnai susieta



su „žaliu plovimu“, o tai reiškia selektyvią (atrankinę) informaciją, kurios tikslas yra suklaidinimas. Tai rodo, kad dėl kvapą užimančio tempo daugeliu atvejų vietos gyventojai yra išvejami iš savų žemių be jokių kompensacijų, praranda namus ir tradicinius statinius, kaip tai nutiko Pietų Afrikoje, kuriant ekoturizmo veiklai saugomas teritorijas.

Kitas pavyzdys – kaip ištisos bendruomenės yra iškeliamos tam, kad būtų galima sukurti parką Rytų Afrikoje, kur apie 70 proc. nacionalinių parkų ir draustinių buvo sukurta Masai žemėje.

Be to, rimtas išsamaus poveikio vertinimas yra negalimas ir nenorimas, jei vienintelis dėmesys skiriamas pelno didinimui, susijusiam su diktatoriškomis politinėmis sistemomis, bet per didelis vartojimas sukelia rimtų problemų aplinkai ir vietos žmonėms, nes vietos bendruomenės negali patenkinti ekoturizmo infrastruktūros poreikių. Tinkamų sanitarinių įrenginių stoka atokiais vietose dažnai baigiasi tuo, kad stovyklaviečių šiukšlės šalinamos į upes, užteršia gamtą, gyvulius ir žmones, kurie vartoja vandenį gėrimui.

- Jūs dirbate su ES projektu dėl tausojančiojo turizmo plėtros Kaukazo šalyse: Armėnijoje, Azerbaidžane ir Gruzijoje. Kodėl ES yra svarbu rūpintis turizmo plėtra šiose šalyse, o jų kultūrą ir tradicijas integruoti į multinacionalinių vertybių erdvę?

- TEMPUS yra ES programa, kuri pagrindinį dėmesį kreipia į reformas ir aukštojo mokslo sistemų modernizavimą šalyse partnerėse Rytų Europoje, Centrinėje Azijoje, Vakarų Balkanuose ir Viduržemio jūros regione. Ypač šių šalių aukštojo mokslo institucijos susiduria su dideliais iššūkiais, tokiais kaip dramatiški demografiniai pokyčiai, didėjanti konkurencija, pokyčiai moksle ir technologijose, bei labiausiai augančia organizacinių ir socialinių inovacijų svarba, o ne vien technologinėmis inovacijomis ir ne mažiau svarbiais iššūkiais pereinamuoju laikotarpiu.

Šiame kontekste tvaraus turizmo valdymo integravimas į AEI yra esminis, nes turizmas yra regioninis prioritetas visoms trimis Kaukazo šalims. Kaukazo regionas yra karštas taškas pagal gamtinę ir kultūrinę įvairovę ir turistiniu požiūriu turėtų būti vystomas bendrai. Kaukazas yra žinomas kaip Europos žmonijos lopšys ir tuo būdu labai įdomus įvairioms tikslinėms grupėms, besidominčioms gamta, kultūra ir tradicijomis. Jos mėgsta apkeliauti visas tris šalis kartu - kaip turizmo paslaugų paketą. Kadangi regionas politiškai yra įvairus, tokios kliūtys kaip vizos gavimas, tinkamas apgyvendinimas, paslaugų ir informaciniai standartai labai skiriasi ir nėra koordinuojami. Kadangi dabartinė politinė situacija neleidžia bendro vystymo, projektu norima pasiekti lyginamuosius standartus aukštųjų edukacinių institucijų srityje pagal Bolonijos standartus kiekvienoje iš trijų šalių partnerių. Nes prielaidos bendram tvaraus turizmo ir regioninės plėtros supratimui bus

paruoštos, pasinaudojant tiek blogiausios, tiek geriausios patirties atvejais iš viso pasaulio. Be to, bus įvesti nauji mokymo metodai ir naujos praktinių stažuotčių formos, bendradarbiaujant su verslo sektoriumi ir nevyriausybinėmis organizacijomis. Projektas yra skirtas regioninių ryšių skatinimui ir tarpusavio supratimui, nuolat stiprins tarptautinį akademinį bendradarbiavimą tarp ES ir jos šalių partnerių, kuriant tvirtas partnerystes.

- Jūs ne kartą pareiškėte savo nuomonę lyčių klausimu. Sakykite, kokia lyčių proporcija yra versle? Kokios čia yra vyrų ir moterų galimybės? Kokia šiuo klausimu Jūsų darbo patirtis Kaukazo šalyse?

- Žiūrint iš aplinkos, ekonomikos ir socialinių interesų tvarumo perspektyvos, jie turi būti subalansuoti pakantumo, gyvybingumo ir nešališkumo pagrindu.

Galutinis lyčių aspekto integravimo tikslas yra pasiekti lyčių lygybę, įvertinant bet koki planuotą vyrų ir moterų veiklos poveikį, įskaitant jurisdikciją, politiką ar programas bet kurioje srityje ir visuose lygiuose. Tačiau lyčių aspektai nebūtinai turi būti tvarios plėtros privalomosios dalys. Versle (turizme) tai reiškia leisti ir moterims užimti aukštesnę poziciją ir įdarbinti jas vadovėmis bei mokėti panašų darbo užmokestį. Tikrovė, deja, piešia kitokį paveikslą. Visame pasaulyje moterys apskritai gauna mažiau už savo darbą, nei jų kolegos vyrai, o jų lojalumas, atsidavimas yra didesni nepaisant panašios kompetencijos. Naujos studijos konstatuoja, kad nors moterys išdirba apie du trečdalius darbo valandų pasaulyje, jos turi tik nedidelę dalį pajamų ir nuosavybės. Todėl skurdas ir diskriminacija yra glaudžiai susiję vienas su kitu. Yra įprasta, kad šeimose, kur moterys dirba daugiau ir uždirba mažiau, vaikai galiausiai gauna mažiau maisto ir laiko, praleisto su mama. Dabartinės studijos skirtinguose pasaulio regionuose parodė, kad namų ūkiai, vadovaujami ir prižiūrimi moterų, netgi su ribotais išteklių, yra išradingiau valdomi nei vyrų. Pajamos motinų rankose duoda daugialypį ir geresnį efektą vaikų sveikatai, nei pajamos, kurias kontroliuoja tėvai. Moterų vadovaujami namų ūkiai, atrodo, išleidžia daugiau maistui ir kitoms į šeimą nukreiptoms prekėms, nei namų ūkiai, vadovaujami vyro.

Norint pasiekti lyčių lygybės, vienodo išsilavinimo gavimas vaidina pagrindinį vaidmenį. Tuo pačiu metu mąstymo pokyčiai, prietarų ir stereotipų laužymas yra būtini, ir juos turi lydėti politinė parama.

Kaukazo šalyse situacija nėra homogeninė. Remiantis Kaukazo išteklių tyrimų centro studija, atlikta 2011 metais, išskyrus esminius skirtumus tarp miesto ir kaimo, yra ryškūs skirtumai tarp Pietų Kaukazo kaimynų. Armėnija ir Azerbaidžanas linkę pabrėžti labiau tradicinį lyčių vaidmenį, o Gruzija šiuo metu, atrodo, labiau orientuojasi į lyčių lygybę, kaip ir Vakarų Europa. Tačiau vertinimas yra sudėtingas, nes tradicijos vis dar turi didelį poveikį kasdienia-

me gyvenime. Armėnija ir Gruzija yra krikščioniškos šalys, Azerbaidžane islamo taisyklės rodo lyčių vaidmenų tradicines idėjas. Nors moterys trijose Pietų Kaukazo šalyse linkusios nesutikti, kad universitetas yra svarbesnis berniukams, proporcija Azerbaidžane yra žemesnė nei kitose dviejose šalyse.

Tik kai kalbama apie lytį ir įdarbinimą, situacija visose trijose šalyse yra ta pati. Ji rodo, kad vyras turi būti ir yra idealus šeimos maitintojas. Apžvelgdamos savo gyvenimą, moterys apskritai ir pasauliniu mastu linkusios teigti, kad vyrai gyvena geriau. Tai pasakytina ir apie visas tris Kaukazo šalis, tik Gruzijoje vyrai ir moterys vertina abiejų lyčių gyvenimus panašiai.

Minimo projekto ribose šie skirtingi papročiai yra aptariami tarptautinės kultūrinės komunikacijos temos kontekste, visada atsižvelgiant į tai, kad šie įvairūs požiūriai į lytį yra labai tvarūs.

- Kaip verslo, kultūros, transporto ir logistikos vystymosi, naujų technologijų kontekste Jūs vertinate faktą, kad tryliktaisiais 21-ojo amžiaus metais Saudo Arabijos vidaus reikalų ministerija paskelbė, jog šioje šalyje moterims draudžiama vairuoti automobilį, kad įkliuvusios vairuojančios moterys yra baudžiamos?

- Pirmiausia tai parodo požiūrių į islamą įvairovę. Bet nuo Indonezijos, kaip didžiausios islamiškos šalies, iki Azerbaidžano niekas neišdrįstų uždrausti moteriai važiuoti dviračiu ar vairuoti automobilį. Vadovaudamasi savo individualia patirtimi Saudo Arabijoje, aš manau, kad šis unikalus reiškinys kilo iš konservatyviojo vahabizmo*, ypač diskriminuojančio moteris. Vahabizmo įtakos stiprėjimas susijęs su naftos išteklių Saudo Arabijoje, kurie daro šalį nepriklausomą nuo konkurencingos pasaulio ekonomikos.

Kadangi apie šio draudimo pateisinimą nėra nieko paminėta korane, kyla klausimas, ar ilgai šovinistinė visuomenė galės išlaikyti šalį, izoliuotą nuo likusio pasaulio. Aš esu įsitikinusi, kad moterys sulauks tam tinkamo laiko ir tinkamai pasinaudos proga.

- Ačiū už atsakymus.

* Vahabizmas – islamo religinė politinė doktrina, atsiradusi XVIII a. Arabijoje. Jos pradininkas yra Muhamedas ibn Abd al Vahabas. Vahabizmo sekėjai kovojo už islamo grynumą ir papročių griežtumą. XIX a. vahabizmas virto arabų feodalų ideologija, dabar – oficiali Saudo Arabijos ideologija.

Vahabizmas reikalauja grąžinti islamui pirmąją grynumą, o vieninteliu tikėjimo šaltiniu skelbia esant koraną.



КАК УСТРОИТЬ ЛОГИСТИКУ В ОБЛАКАХ?



Кирилл Власов,

создатель проекта «Log4pro», член совета директоров «СТС Логистикс», председатель отраслевого отделения по логистике общероссийского общественного объединения «Деловая Россия», сопредседатель региональной группы в России немецкой ассоциации логистики BVL.

Под занавес 2013 года компания IBM обнародовала ежегодный прогноз «Следующие пять через пять» (Five in Five), согласно которому в ближайшем будущем облачные технологии проникнут во все сферы бизнеса. Не исключением станет и логистика, где уже сегодня появляются новые сервисы, способные решить самые закоренелые проблемы отрасли.

Как можно доверить груз компании, которой ты никогда «не смотрел в глаза»?

Рынку «облачной» логистики меньше пяти лет. Передовые технологии применяются сегодня в США, Европе, Бразилии. Там работают сервисы, «T-System's Cloud Marketplace for Logistics Sector», «Brazil's uShip», «Camsec's Electronic Logistics Marketplace».

В России и странах СНГ ниша практически не занята. Экспансии со стороны западных аналогов здесь ожидать не приходится, потому что схема грузоперевозок у нас кардинально отличается как от европейской, так и от американской.

Применение эффективных облачных технологий меняет поведение пользователей, их бизнес-процесс. Два года назад специалисты из Германии убеждали меня, что облачные технологии не будут успешны в логистике, потому что грузоперевозки – это бизнес, основанный на доверии. Раньше люди садились за стол переговоров, присматривались друг к другу, между ними возникала химия, они подписывали контракты, и только после этого начиналось сотрудничество. Было сложно даже подумать о том, чтобы доверить свой груз компании, которой ты никогда «не смотрел в глаза».

Все меняется. Взять, например, «eВау». Раньше мы покупали там книги, диски, потом одежду, а сегодня ежемесячно через этот сервис продается более 10 000 как новых, так и подержанных автомобилей. Люди начинают мыслить по-другому.

Я уверен, что максимум через пять лет в России будут решения, о которых мы вчера не могли мечтать. Уже сегодня ведущие логистические компании в Европе работают над идеей краудсорсинговой логистики сборных грузов. Дано: студент, который ежедневно ездит по маршруту ул. Алабяна-Звенигород, подписывается на оказание услуг по доставке небольших грузов по близлежащим маршрутам. Он заходит в облако, берет заказ, выполняет его, не прикладывая к этому никаких специальных усилий (он все равно едет в Звенигород), и зарабатывает небольшие деньги. Себестоимость такой доставки в десятки раз ниже курьерской.

Болевые точки

Российские автомобильные перевозки – это котел, где бурлят сотни тысяч разношерстных игроков: индивидуальные предприниматели, маленькие компании и большие корпорации. В нише постоянно появляются новые фирмы, они ищут работу, хотят быстрее перевезти груз, сэкономить. Главная проблема отечественного рынка – это надежность перевозок. Здесь много «серого» бизнеса, криминала, не все перевозчики аккуратно предоставляют документы или готовы стабильно закрывать большие объемы перевозок. Экспедиторские компании и частные диспетчеры вообще не обладают ни автопарком, ни ресурсами, они просто «пробивают» цены и сводят заказчиков с исполнителями, взимая за это свои комиссионные проценты. В этой ситуации заказчиком требуются дополнительные гарантии надежности вывоза и доставки большого объема грузов.

Еще одна проблема – это документооборот. Для самой простой автомобильной перевозки требуется минимум 11 документов: товарные накладные МХ3 – МХ4, товарно-транспортная накладная и другие. Нужны описание груза, копия паспорта водителя, документы на машину. При перевозке, например, алкогольной продукции количество документов может исчисляться десятками.

Чем могут помочь «облачные» решения?

Единое пространство

Грузоперевозки – это спотовый рынок, где существуют моментальные спрос и предложение. В облаках есть возможность создать единую платформу для грузовладельцев (тех, кому надо перевезти грузы) и подрядчиков. Вы размещаете тендер на перевозку (задаете какие-то критерии: например, маршрут, тип подвижного состава, тип груза, его вес и объем,



температурные требования) и тут же видите лучшие предложения от контрагентов – участников облачной платформы. Сегодня подобные маркетплейсы предлагают проекты: «ati.su», «Грузообзор» и наша платформа «Log4pro.com». Конкурентным преимуществом LOG4PRO является жесткая проверка подрядчиков. Чтобы попасть в наш маркетплейс, компания должна предоставить все регистрационные документы и пройти полную проверку нашей службой безопасности.

Система управления перевозками - TMS система

Хранение документации на перевозку – большая проблема. Решить ее, в принципе, можно и через стандартные необлачные программы, например, «Антор», «1С», «Oracle». Эти компании предлагают вам купить их софт (например, решение от «Oracle» стоит от \$100 000), установить на компьютер и вносить все данные перевозок вручную. У средней компании в месяц количество грузоперевозок может исчисляться тысячами, чтобы вносить все эти данные в компьютер, нужен целый штат специалистов.

В облаке этот процесс можно автоматизировать: во-первых, отпадает необходимость устанавливать, а затем и обновлять программы. Во-вторых, обязательства по внесению данных в систему можно переложить на перевозчика, высвободив тем самым собственный трудовой ресурс, а с ним и деньги.

Отслеживание маршрута груза

Кроме удовлетворения собственного любопытства, трейсинг (отслеживание передвижения груза по маршруту) может помочь компании рассчитать точное время прибытия машины в точку доставки. С помощью этих данных можно планировать поставки и решить проблему пустых полок и лишних запасов. Трейсинг поможет оценить качество перевозчика: например, я знаю, что машина должна забрать мой груз в 9 утра. Если грузовик приехал вовремя, я ставлю ему 1, если опоздал – 0, если приехал на 40 минут раньше – 0,5. Так можно автоматически посчитать КПЭ качества каждой перевозки и получить объективный рейтинг качества перевозки каждого контрагента.

Какие проблемы облаками не решить?

Пока ни один облачный логистический проект не представляет платформу для мобильной маршрутизации сборных грузов. Например, водитель едет по определенному маршруту, забирает и доставляет грузы. Если бы вместо распечатанного маршрута у него был планшет, где автоматически добавлялись новые заявки, водитель грузовика мог бы мгновенно исполнять заказы, расположенные вдоль проложенного маршрута. Также облачные решения пока никак не занимаются обработкой брака или недостачи.

Облачные маркетплейсы вслед за логистикой можно было бы применить и в складском бизнесе. Сегодня все крупные склады арендуются с помощью посредников, чьи комиссионные могут доходить до сотен тысяч долларов. Единая платформа могла бы позволить консуль-

тантам по недвижимости сосредоточиться на анализе юридической чистоты сделок, а нас избавить от ненужных платежей.

Наш главный риск – коррупция

Коррупционная составляющая – это главный фактор, который может замедлить проникновение новых технологий в логистику. Если у лица, принимающего решение, стоит задача не оптимизировать процесс доставки, а получить откат от проверенного перевозчика, ему нет смысла внедрять новые, открытые технологии. Ему есть смысл препятствовать инновационному процессу.

Вторая преграда для облаков – косность бизнес-процессов. Однажды мы предложили установить наше решение «Log4pro» одной компании. Функционал им очень понравился, но сервис не работал на «Explorer 7», а в компании есть политика по пользованию только этим браузером. Соответственно, нам нужно переписывать код под антикварный браузер, которым пользуется только 3% клиентов.

Еще одна проблема – сложная иерархия. Например, человеку, отвечающему за организацию автоперевозок, решение нравится, оно облегчает ему жизнь. Но решение принимает не он, а директор по логистике. А кто такой директор по логистике в крупной фирме? Это практически полубог. Ему некогда думать о том, как заказать грузовик, у него на этот счет есть отработанный бизнес-процесс (допустим, предполагающий объявление тендера по e-mail). Обычный бизнес-процесс? Да, но это бизнес-процесс по правилам прошлого века.

Единая TMS система для грузоотправителя и грузоперевозчика.

Облачная TMS система – это новый этап развития логистики, ведь так может быть удобнее и быстрее одной TMS системы в общем

доступе у грузоотправителя и грузоперевозчика? Вы запросили документы по перевозке и получили их в течение 5 минут, и не просто получили, а знаете, к какому контракту они относятся, кто ответственный в организации подрядчика, кто везет ваш груз! И грузоперевозчик знает, что он везет и куда, кто сидит в кабине грузовика, который находится на трассе и на карте в его личном кабинете. Согласитесь, это очень удобно и скоро станет незаменимо, ведь ограничения движения грузовиков требуют точной маршрутизации и инструментов управления логистикой. Портал «LOG4PRO» сегодня представляет собой уникальный набор рабочих инструментов для логистов. Команда портала останавливаться на достигнутом не собирается и продолжает наращивать инструментарий каждый день, учитывая требования рынка и предписания закона.

Люди из будущего или современная действительность?

Как сказали нам сотрудники другой компании, «вы мыслите завтрашним днем. Бизнес-процесс вашей платформы в России представляется невозможным!».

Очевидно, для некоторых участников рынка это так. Откаты и диспетчеры за маленький процент – это реалии для компаний, которые не ценят свою деловую репутацию, а зарабатывают любым доступным способом. Облачные интеллектуальные системы управления логистикой – это точно не будущее, это наше с вами настоящее. Мы строим облик логистики завтрашнего дня и будем продолжать внедрять его в жизнь. Многие компании присоединяются к нашему portalу и каждый день создают свой удобный современный маркетплейс завтрашнего дня!



KAIP ORGANIZUOTI LOGISTIKĄ DEBESYSE?



Kirilas Vlasovas

Projekto „Log4pro“ įkūrėjas, „CTC Logistics“ direktorių tarybos narys, Rusijos visuomeninio susivienijimo „Delovaja Rossija“ logistikos skyriaus pirmininkas, Vokietijos logistikos asociacijos BVL regiono grupės pirmininkas

Kaip gali patikėti krovinį kompanijai, kuriai niekada „nežvelgei į akis“?

Debesų logistikos rinkai dar nėra ir penkerių metų. Pažangios technologijos dabar taikomos Jungtinėse Valstijose, Europoje, Brazilijoje. Ten veikia paslaugos „T-Systems Cloud Marketplace for Logistics Sector“, „Brazils uShip“, „Camsecs Electronic Logistics Marketplace“.

Rusijoje ir NVS šalyse niša, galima sakyti, neužimta. Vakarų analogų ekspansijos čia nereikia tikėtis, nes krovos darbų schema mūsų šalyje kardinaliai skiriasi ir nuo europietiškos, ir nuo amerikietiškos.

Baigiantis 2013 metams, kompanija IBM paskelbė kasmetę prognozę „Ateinantys penkeri per penkerius“ (Five in Five), pagal kurią artimiausioje ateityje vadinamosios debesų technologijos prasiskverbs į visas verslo sferas. Ne išimtis bus ir logistika, kur jau dabar atsiranda naujų paslaugų, galinčių išspręsti labiausiai įsisenėjusias šakos problemas.

Taikant efektyvias debesų technologas, keičiasi naudotojų elgesys, jų verslo procesas. Prieš dvejus metus specialistai iš Vokietijos įtikinėjo mane, kad debesų technologijos nebus sėkmingos logistikoje, nes krovinių transportavimas – tai verslas, pagrįstas pasitikėjimu. Anksčiau žmonės sėsdavo prie derybų stalo, stengdavosi vienas kitą pažinti, tarp jų, kaip sakoma, atsirasdavo chemija, jie pasirašydavo kontraktus ir tik po to pradėdavo bendradarbiauti. Būdavo net sunku pagalvoti, kad gali patikėti savo krovinį kompanijai, kuriai niekada „nežiūrėjai į akis“.

Viskas keičiasi. Paimkime kad ir „e-Bay“. Anksčiau mes ten pirkdavome knygas, diskelius, paskui drabužius, o dabar kas mėnesį per tą sistemą parduodama daugiau kaip 10 000 naujų ir naudotų automobilių. Keičiasi ir žmonių mąstymas.

Esu įsitikinęs, kad daugiausia po penkerių metų Rusijoje atsiras tokių sprendimų, apie kuriuos vakar negalėjome net pasvajoti. Jau dabar didžiosios Europos logistikos kompanijos įgyvendina surenkamų krovinių „kraudsorsingo“ logistikos idėją. Studentas Dano, kuris kasdien

važinėja maršrutu Alabiano g.- Zvenigorodas, pasirašo už teikiamą paslaugą. Jis pristato nedidelius krovinius artimiausiais maršrutais. Jis užsuka į „debesį“, ima užsakymą, jį įvykdo, nenaudodamas tam jokių specialių pastangų (juk jis vis tiek važiuoja į Zvenigorodą) ir uždirba šiek tiek pinigų. Tokio pristatymo savikaina dešimteriopai mažesnė už kurjerių paslaugas.

Skausmingos vietos

Rusijos pervežimai automobiliais – tai katilas, kuriame kunkuliuoja šimtai tūkstančių įvairių žaidėjų: individualių verslininkų, mažų kompanijų ir didelių korporacijų. Į nišą nuolat įsiterpia naujos firmos, jos ieško darbo, nori greičiau pervežti krovinį, daugiau sutaupyti. Didžiausia šalies rinkos problema – vežimų patikimumas. Čia daug „pilkajo“ verslo, kriminalo, ne visi vežėjai tvarkingai pateikia dokumentus, kai kurie stengiasi nuslėpti didelius gabenimų kiekius. Ekspeditorių kompanijos ir privatūs dispečeriai apskritai neturi nei automobilių parkų, nei išteklių, jie tiesiog „pramuša“ kainas ir suveda užsakovus su vykdytojais, gaudami iš to komisinius procentus. Tokiu atveju užsakovams reikia papildomų krovinių išvežimo ir pristatymo patikimumo garantijų.

Dar viena problema – dokumentų apyvarta. Paprasčiausiam gabenimui automobiliu reikia mažiausiai 11 dokumentų: prekių važtaraščių MX3-MX4, prekių transportavimo važtaraščio ir kt. Reikalingi krovinio aprašymai, vairuotojo paso nuorašas, automobilio dokumentai. Pavyzdžiui, vežant alkoholio produkciją reikia dešimčių dokumentų.



Kuo gali padėti „debesų“ sprendimai?

Bendroji erdvė

Krovinių transportavimas – tokia rinka, kurioje veikia momentinės paklausa ir pasiūla. „Debesyse“ yra galimybė sudaryti bendrą platformą krovinių savininkams (tiems, kuriems reikia vežti krovinius), rangovams. Jūs pateikiate siūlymą vežti krovinį (nurodote tokius kriterijus: pavyzdžiui, maršrutą, riedmenų tipą, krovinio tipą, jo svorį ir apimtį, temperatūros reikalavimus) ir tuoj pat gaunate iš kontragentų – debesų platformos dalyvių – geriausių siūlymus. Dabar tokia rinka siūlo projektus: „ati.su“, „Gruzoobzor“ ir mūsų platforma „Log4pro.com“. Konkurencinis „Log4pro“ privalumas yra griežta rangovų patikra. Norėdama patekti į mūsų rinką, kompanija privalo pateikti visus registracijos dokumentus ir pasirengti mūsų saugumo tarnybos patikrai.

Pervežimų valdymo sistema – TMS sistema

Pervežimo dokumentacijos apsauga – didelė problema. Ją išspręsti galima ir per standartines „nedebesuotas“ programas, pavyzdžiui, per „Antor“, „1C“, „Oracle“. Tos kompanijos siūlo jums pirkti jų programinę įrangą (pavyzdžiui, „Oracle“ sprendimas kainuoja nuo 100.000 JAV dolerių), užfiksuoti kompiuteryje ir pateikti visus vežimo duomenis rankiniu būdu. Vidutinė kompanija per mėnesį gali atlikti tūkstančius krovinių pervežimų, ir, norint įvesti į kompiuterį visus tuos duomenis, reikia daug specialistų.

„Debesyje“ tą procesą galima automatizuoti. Visų pirma atkrenta būtinybė sukurti, o paskui atnaujinti programas. Antra, išpareigojimus įvesti duomenis į sistemą galima perkelti vežėjui, tokiu būdu atlaisvinus savo darbo išteklius, o kartu ir pinigus.

Krovinio maršruto stebėjimas

Be savo smalsumo patenkinimo, krovinio judėjimo maršrutų sekimas gali padėti kompanijai apskaičiuoti tikslų automobilio atvykimą į krovinio pristatymo vietą. Pasitelkus tuos duomenis, galima planuoti pristatymą ir išspręsti tuščių lentynų ir nereikalingų atsargų problemą. Krovinio maršruto sekimas padės įvertinti vežėjo kokybę: pavyzdžiui, aš žinau, kad automobilis turi paimti mano krovinį 9 val. ryto. Jeigu sunkvežimis atvažiavo laiku, rašau jam 1, jeigu pavėlavo – 0, jeigu atvažiavo 40 minučių anksčiau – 0,5. Šitaip galima automatiškai apskaičiuoti kiekvieno gabenimo koeficientą ir gauti objektyvų kiekvieno kontragento gabenimų kokybės reitingą. Kokių problemų „debesimis“ neįmanoma išspręsti?

Kol kas nė vienas debesų logistikos projektas nepateikia platformos mobiliam surenkamų krovinių maršrutizavimui. Pavyzdžiui, vairuotojas važiuoja tam tikru maršrutu, paima ir pristato krovinius. Jeigu vietoje nurodyto maršruto jis turėtų planšetę, kur automatiškai būtų priimamos naujos paraiškos, vairuotojas galėtų akimirksniu vykdyti užsakymus, esančius jo maršruto ribose. Tokie „debesuoti“ sprendimai kol kas neužsiima broko ar trūkumų išaiškinimu.

Debesų rinką kartu su logistika būtų galima

taikyti ir sandėliavimo versle. Dabar visi didieji sandėliai išnuomojami per tarpininkus, kurių komisiniai gali siekti iki šimtų tūkstančių dolerių. Bendroji platforma padėtų nekilnojamojo turto konsultantams išanalizuoti teisinį sandorių skaidrumą, o mums padėtų išvengti nereikalingų mokesčių.

Mūsų didžiausia rizika – korupcija

Korupcija – didžiausias veiksnys, galintis sulėtinti naujų technologijų prasiskverbimą į logistiką. Jeigu sprendimą priimančias asmuo stengiasi ne optimizuoti pristatymo procesą, o gauti atlygį iš „patikrinto“ vežėjo, jam visiškai nerūpi diegti naujas, skaidrias technologijas. Jis verčiau trukdys inovaciniam procesui. Kita kliūtis „debesims“ – verslo proceso nerangumas. Kartą pasiūlėme vienai kompanijai įdiegti mūsų „Log4pro“ sprendimus. Funkcionalumas jiems labai patiko, tačiau paslauga neveikė per „Explorer 7“, o kompanijoje naudojasi tik ta naršykle. Todėl mums reikia perrašyti kodą pagal antikvarinę naršyklę, kuria naudojasi tik 3 procentai klientų.

Dar viena problema – sudėtinga hierarchija. Pavyzdžiui, žmogui, atsakingam už autovežimų organizavimą, sprendimas patiks, jis palengvins jam gyvenimą. Tačiau sprendimą priima ne jis, o logistikos direktorius. O kas yra logistikos direktorius stambioje firmoje? Tai beveik pusdievis. Jam nėra kada galvoti, kaip užsakyti sunkvežimį, tam atvejui jis turi išbandytą verslo procesą (pavyzdžiui, skelbimą *e-mail* pasiūlyme). Paprastas verslo procesas? Taip, bet tai – verslo procesas pagal praėjusio šimtmečio taisykles. Bendra TMC sistema krovinio siuntėjui ir krovinio gavėjui. Debesų TMC sistema – naujas logistikos raidos etapas, juk kas gali būti patogiau ir greičiau už bendrą TMC sistemą krovinio siuntėjui ir vežėjui? Užsakėte vežimo dokumentus ir gavote juos per 5 minutes, ir ne šiaip gavote, o

žinote, kokiam kontraktui jie priskirti, kas už tai atsakingas rangovo organizacijoje, kas veža jūsų krovinį! Ir krovinio vežėjas žino, ką jis veža, kur veža, kas sėdi kabinoje sunkvežimio, esančio trasoje ir matomo jo kabineto žemėlapyje. Sutilekite, tai labai patogiu ir greitai taps nepakeičiama praktika, juk sunkvežimiu eismui stebėti reikia tikslios maršrutizacijos ir logistikos valdymo priemonių. Portalas „Log4pro“ dabar yra unikalus darbo įrankių rinkinys logistams. Portalo komanda neketina tenkintis tuo, kas pasiekta, ji dirba kasdien, atsižvelgdama į naujus rinkos reikalavimus ir įstatymų nuorodas.

Žmonės iš ateities ar dabarties tikrovė?

Darbuotojai iš kitos kompanijos mums pasakė: „Jūs mąstote rytojaus mąstymu. Jūsų platformos verslo procesas Rusijoje atrodo neįmanomas!“ Gal kai kuriems rinkos dalyviams taip ir yra. Nelegalūs atlygiai ir dispečeriai už mažą procentą – tai realija kompanijoms, kurios nevertina savo veiklos reputacijos, o stengiasi užsidirbti bet kokiais prieinamais būdais. Intelektualios debesų logistikos valdymo sistemos – tai tikrai ne ateitis, tai mūsų dabartis. Mes kuriame rytojaus logistiką ir toliau stengsimės ją įgyvendinti. Daugelis kompanijų prisijungia prie mūsų portalo ir kasdien kuria savo patogią modernią rytojaus rinką! ■



БУДУЩЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАЗРАБОТОК – В СОЗДАНИИ СИСТЕМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ



Дэниэль Хубер,
управляющий партнер «Spirit
Design – Innovation and Brand» GmbH по
стратегическому проектированию

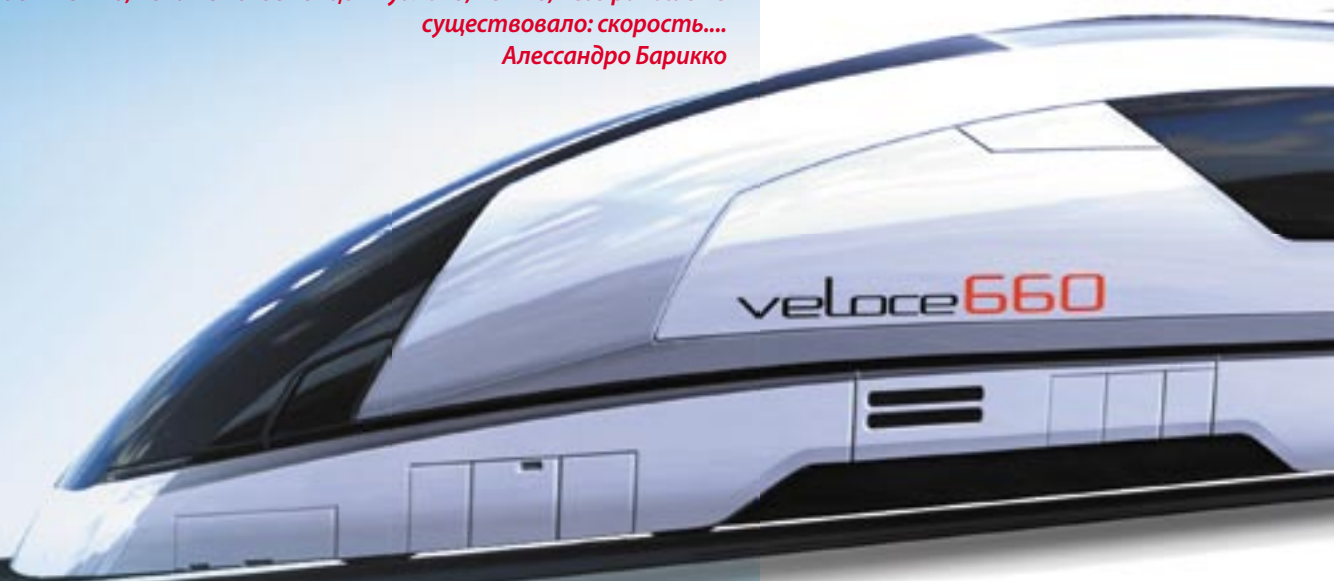
Во времена меняющихся видов передвижения, растущей урбанизации и интенсивности движения пассажиры поездов получают новые возможности обслуживания. Автомобили уже отслужили свой срок как показатель статуса. Пришло время для новых видов транспорта, способных подвергнуть сомнению существующие и вдохновить население на перемены как в восприятии, так и в поведении. Стратегическое проектирование гарантирует потребителям притягательность и простоту в использовании завтрашних экологически чистых видов транспорта. Так мы реагируем на устойчивую смену парадигмы от массовой транспортировки до перевозки людей с различными потребностями. Без совершенствования проектирования не существует поезда, который имел бы шанс в международной конкуренции.

...Но поезд... здесь время обратилось в железо, железо, несущееся по двум рельсам, – вечное, непрерывное полотно, длинная вереница рельс... но важнее всего была скорость. Скорость. Должно быть, она разорвала этот мир изнутри, как крик, сдерживаемый тысячи лет. Ничто, кажется, не вызывало у людей таких сильных эмоций до тех пор, пока не родилась скорость. Сам по себе поезд не представляет из себя ничего особенного, это всего лишь машина... но вот что поистине гениально: эта машина не порождает силу, она порождает нечто, пока не ясное концептуально, нечто, чего раньше не существовало: скорость....
Алессандро Барикко

Мы столкнулись с проблемой создания железнодорожного транспорта, как городского, так и междугороднего, достаточно притягательного для многих людей, чтобы они предпочли свой автомобиль или перелет на самолете поездке на поезде. Единственный для нас выход решить данную проблему – это, во-первых, создание конференции, а затем воплощение общих систем передвижения. Не существует единого способа транспортировки, способного оптимально соответствовать всем потребностям пассажиров. Однако это возможно осуществить с помощью комбинирования различных предложений по передвижению. Мы хотим сделать этот «микс» простым и удобным в использовании, насколько это возможно.

Дополнительное преимущество проектирования возникает благодаря сосредоточению на потребностях пассажиров. Мы исходим из того, что поезд является чем-то большим, чем просто способ добраться из точки А в точку Б. Он предлагает условия жизни, комфортные и безопасные для мобильных людей. Мы делаем время пребывания в пути для каждого пассажира настолько безопасным, приятным и полезным, насколько это возможно. Эти проектирования позволяют нам создать преимущественные характеристики продукта с безошибочными особенностями, как видимыми, так и осязаемыми.

Наш процесс включает в себя виды транспорта, сопутствующие услуги (такие как резервация) и предложения (информационные и ориентационные системы), а также полную архитектуру брендинга. Сосредоточение внимания на требованиях производственных технологий и аэродинамики способствует рентабельному производству и ресурсосберегающей работе. В будущем конкретные области, такие как информационно-развлекательные или коммуникационные связи, сыграют очень большую роль: мы оставим позади стандартные предложения, и поезда перестанут быть транспортом для масс, становясь транспортом для человека.



«...Единственное и истинное назначение поезда в том, чтобы человек сидел в нем и видел мир таким, каким никогда прежде не видел, и чтобы он за один раз смог увидеть столько, сколько не видел за тысячу поездок в коляске...»

Алессандро Барикко

Процесс проектирования поезда основан на главной концепции, заставляющей людей сменить свои автомобили на поезд. Поэтому поезд класса «Премиум» демонстрирует различные возможности, позволяющие пассажирам чувствовать себя, как в вагоне первого класса. Одной из них является, например, использование настоящей кожи для создания классического запаха вагона первого класса поезда «Премиум». Таким образом, индивидуальные требования к внутреннему дизайну поездов растут. Мы оставим в прошлом стандартные предложения и вместо этого станем соответствовать индивидуальным требованиям, предоставляя оптимальные услуги.

Внешний вид вагонов основан на технических данных, обеспечивающих аэродинамику и привлекательный дизайн. Существенно важный аспект – создание оперативной функциональности вагона с помощью цвета, материалов и внешнего вида.

Мы как дизайнеры представляем внутренние технические и эстетические достоинства продукции. Однако эти качества должны не только радовать глаз, но и служить интерфейсом между людьми и продукцией. Идеальный

проект пассажирского вагона должен помочь пассажирам найти свою нишу, например, с помощью свободного салона, обозначения мест или логически спланированного дизайна. Таким образом, мы можем гарантировать комфорт даже в часы пик. Это, конечно, один из важнейших будущих вызовов: рационально транспортировать множество людей, соответствуя их индивидуальным потребностям, насколько это возможно.

Главная концепция для «Siemens» – проект «Метро 2020»

Мы разрабатываем для «Siemens» инновационные концепции поездов, метро и трамваев с 2000 г. В данном случае работаем не только над вопросами дизайна, но также тщательно изучаем тренды и потребности пассажиров с целью реализации оптимальных решений. Это наша цель – сделать общественный транспорт более практичным и привлекательным.

В 2010 г. нам было предложено существенно пересмотреть подход к проектированию метро в ближайшем будущем и наглядно представить свои идеи по новаторскому проектированию и инновационным концепциям. Проект «Метро 2020» отвечает перспективным требованиям к общественным видам городского транспорта. В будущем метро станет перевозить человека, а не анонимные людские массы. Мы разработали множество инновационных подходов к рациональным решениям с целью повышения как практичности, так и общей привлекательности общественного транспорта: например, использование коммуникационной зоны или внутренней визуальной реальности, предоставляющей пассажирам информацию и развлечения и, таким образом, предлагающей людям дополнительные преимущества.

Различные собственные исследования относительно будущего высокоскоростных поездов «Katao» и «Veloce»

По сравнению с самолетами поезда уже предлагают множество преимуществ. Благодаря большему пространству, большей свободе передвижений и разнообразию коммуникационных возможностей время пребывания в пути может быть использовано с большей пользой. Отсутствие контроля за ручной кладью и небольшая продолжительность ожидания посадки, а также сравнительно простая система продажи билетов обеспечивают легкодоступность этого вида транспорта. Однако железнодорожные поездки зачастую менее привлекательны, нежели путешествие самолетом, из-за затраченного времени на переезд.

Чтобы устранить этот недостаток, «Spirit Design» и разработал высокоскоростные поезда будущего. «Katao» был создан специально для азиатского рынка; «Veloce» соответствует европейскому железнодорожному проектированию. Этот своего рода предвестник смены парадигмы предоставляет конкурентоспособ-

«...Если нет города, в который должен прибывать поезд, то и в поезде так... смысла нет...»

Алессандро Барикко

ную альтернативу воздушному транспорту. Экспресс-поезда, следуя со скоростью 400–500 км/час., что значительно превосходит скорость обычных пассажирских поездов, одновременно предлагают дополнительные, весьма привлекательные возможности, такие как конференц-залы или кинотеатры, обеспечивая оптимальное использование времени путешествия. Благодаря своему новому дизайну эти поезда смело отвечают современным вызовам и создают инновационный имидж. Все это побуждает конечного пользователя изменить свое отношение к путешествию.

Благодаря своему аэродинамичному внешнему дизайну, похожему по очертаниям на катамаран, «Katao» является своего рода напоминанием о временах расцвета железнодорожных перевозок. Адаптированный к современности язык проектирования словно сообщает нам о реинкарнации мощного паровоза. «Veloce» имеет отдельные корпуса для пассажирских салонов, создавая тем самым значительные преимущества относительно уровня шума и, соответственно, комфорта пассажиров. Дизайн обоих поездов передает динамику и скорость, предвещая таким образом смену парадигмы мобильности на уровне коммуникации. Технологическое оборудование также устанавливает новые стандарты. Освещение и интерьер были спроектированы с применением экологически чистых материалов.

«Spirit Design»: наиболее известные проекты в железнодорожном секторе

Глобальный, стратегический подход к дизайну способствовал тому, что компания «Spirit Design» стала интенсивно интересоваться перспективными трендами и потребностями пользователей, поставив себе целью сделать общественный транспорт более экологически чистым, практичным и привлекательным для потребителей. В 2000 г. эта цель привела «Spirit Design» к разработке концепции поезда, метро и трамвая. Проекты были созданы для «Siemens Austria» AG и стали частью международной железнодорожной платформы «Viaggio Comfort». Весьма успешный благодаря версии «Spirit Design» поезд «ÖBB railjet» поступил в эксплуатацию в 2008 г. Управляемый Австрийской федеральной железнодорожной корпорацией, сейчас он используется как перевозчик в Австрии, Швейцарии, Германии и Венгрии. Созданный для австрийского рынка «WESTbahn» успешно эксплуатируется с декабря 2011 г. Другой важный пример – «CAT City Airport Train», который был введен в эксплуатацию в 2003 г. Он соединяет Венский аэропорт с центром города. ■

www.spiritdesign.com



Danielis Huberis

„Spirit Design – Innovation and Brand GmbH“
vadovaujantis partneris, strateginio dizaino
vadovas

TRAUKINIŲ DIZAINO ATEITIS – MOBILUMO SISTEMŲ KŪRIMAS



*...Jei nėra miesto, į kurį
traukinys turėtų atvykti, toks
traukinys yra beprasmiškas...
Alessandro Baricco*

Pastaruoju laiku, kai keičiasi poreikis mobilumui, plečiasi urbanizacija ir auga eismo intensyvumas, važiavimas traukiniu vėl susilaukia dėmesio. Automobilis, kaip prestižo simbolis jau atgyveno. Dabar laikas naujoms transporto priemonėms, kurios leidžia suabejoti esamomis priemonėmis ir skatina visuomenę keisti tiek savo sąmoningumą, tiek elgesį. Strateginis dizainas garantuoja, kad rytojaus transporto priemonės būtų draugiškos gamtai, paprastos ir patrauklios vartotojams. Štai taip mes reaguojame į tvarumo paradigmos perkėlimą iš masinio transporto į daugelio individų su skirtingais poreikiais transportą. Neatsirastų nė vieno traukinio, kuris be dizaino naujovių išsilaikytų tarptautinėje konkurencinėje rinkoje.

Mes susiduriame su iššūkiu miesto ir tarp-miestinių geležinkelį padaryti pakankamai patrauklių, kad kaip galima daugiau žmonių važiavimą automobiliu ar skrydį lėktuvu pakeistų į važiavimą traukiniu. Vienintelis būdas įveikti šį iššūkį yra pirmiausia sumąstyti, o po to įgyvendinti bendras mobilumo sistemas. Nėra nė vienos transporto priemonės, kuri galėtų optimaliai patenkinti visus naudotojų poreikius. Tai galėtų padaryti įvairių mobilumo pasiūlymų kombinacija. Mes norime sukurti tokią kombinaciją, kad ji būtų paprasta ir patogi.

Dizaino pagrindas, pridėtinė vertė prasideda nuo dėmesio naudotojui iki jo poreikių patenkimo. Mūsų projektuose traukinys yra daugiau nei būdas patekti iš taško A į tašką B. Čia yra pasiūloma gyvenamoji aplinka, kuri supa ir

saugo judančius žmones. Mes sukuriame kiekvienam keleiviui saugų, individualiai malonų ir kaip įmanoma personalizuotą kelionės laiką. Šie projektai leidžia mums sukurti naudingiausio produkto charakteristikas, turinčias akivaizdų tapatumą, kuris yra matomas ir apčiuopiamas.

Mūsų procesas apima transporto priemones, pagalbines paslaugas, tokias kaip vietų rezervavimas, informacija, orientavimosi sistemos ir visa prekės ženklo architektūra. Mūsų pagrindinis dėmesys gamybos metodams ir aerodinamai leidžia organizuoti ekonomiškai efektyvią gamybą ir išteklius tausojančias operacijas. Ateityje tam tikros sritys, tokios kaip informacijos ir pramogų ar ryšio zonos vaidins kur kas didesnę vaidmenį. Mes atsisakysime standartinių pasiūlymų ir orientuosimės į tai, kad traukiniais

keliauja ne žmonių masės, bet individai.

Traukinio projektavimo procesas remiasi esmine samprata, kad ateityje žmonės privalės keisti automobilį į traukinį. Štai kodėl aukščiausios klasės traukinys turi turėti įvairias detales, kurios leistų mums jaustis taip, tarytum keliautume pirmos klasės automobiliu. Viena iš tokių detalių, pavyzdžiui, yra tikros odos naudojimas, kuris suteikia aukščiausios klasės automobilio kvapą traukinyje. Apskritai, individualūs poreikiai traukinio interjerui vis auga. Mes atsisakysime standartinių pasiūlymų ir vietoj jų tenkinsime individualius poreikius ir teiksime optimalias paslaugas.

Traukinio eksterjeras remiasi techninėmis specifikacijomis, garantuojančiomis aerodinamiką, ir yra patrauklios išvaizdos.



...Vienintelė tikra traukinio prasmė yra ta, kad žmogus įsėda į traukinį ir pamato pasaulį tai kaip dar niekada nėra matęs, ir vienu kartu pamato jo daug, kiek niekada nėra pamatęs per tūkstantį kelionių ekipažu...
Alessandro Baricco

Kaip dizaineriai, mes atskleidžiame vidines techninio produkto vertes. Estetinė kokybė neturėtų lįsti į akis, bet tarnauti kaip sąsaja tarp žmonių ir produktų. Idealus keleivių skyriaus dizainas turėtų patraukti keleivius, pavyzdžiui, skyrių ir sėdynių ženklinimu. Tačiau, net didžiausio piko metu mes privalome garantuoti komfortą. Tai yra vienas iš būsimų didelių iššūkių: efektyviai pervežti daug žmonių, atsižvelgiant į jų individualius poreikius geriausiu įmanomu būdu.

Novatoriška koncepcija „Siemens“ užsakovams – „Metro 2020“

Mes nuo 2000 metų kūrėme inovatyvią ir novatorišką traukino, metro ir tramvajaus koncepciją „Siemens“ kompanijai. Šitame kontekste mes ne tik dirbome dizaino klausimais, bet ir kruopščiai analizavome tendencijas ir keleivių poreikius, kad įgyvendintume optimalius sprendimus. Mūsų tikslas yra padaryti taip, kad viešasis transportas būtų ir efektyvus, ir patrauklus.

2010 metais buvome pakviesti iš pagrindų pergalvoti esamą ir netolimos ateities metro situaciją ir vizualizuoti savo idėjas bei inovacijų koncepcijas novatoriškame projekte. Projektas „Metro 2020“ atitinka būsimus iššūkius viešajam miesto transportui. Ateityje transportas ga-

bens ne anoniminę žmonių masę, bet daugybę individų. Mes paruošėme nemažai inovatyvių ir tvarių sprendimų tam, kad didėtų bendras viešojo transporto efektyvumas ir patrauklumas. Tam pasitarus ryšio zonos ar virtualios realybės panaudojimas, suteikiantis keleiviams informaciją ir pramogą, tuo pačiu sukurdamas pridėtinę paslaugos vertę.

Ateities greitųjų traukinių studijos: „Katao“ ir „Veloce“

Traukiniai, palyginti su lėktuvais, jau siūlo nemažai pranašumų: didesnes erdves, judėjimo laisvės ir įvairių ryšių galimybes, efektyviau panaudojamą kelionės laiką. Priešingai nei lėktuvuose, traukiniuose nėra tokio lygio ir tiek laiko užtrunkančių saugumo patikrų, paprastesnis vietų rezervavimas, lengvas įsėdimas. Nepaisant to, kelionė geležinkeliu paprastai yra mažiau patraukli nei kelionė oru, nes ji trunka ilgiau.

Štai čia ir yra priežastis, kodėl „Spirit Design – Innovation and Brand“ kūrė būsimus greituosius traukinius, tokius kaip „Katao“, kuris suprojektuotas specialiai Azijos rinkai, ir „Veloce“, labiau primenantis europinio geležinkelio projektus. Abu projektai kaip alternatyva oro transportui yra konkurencingi. Ekspreso traukiniai yra sukurti važiuoti 400 ir 500 km/val. greičiu, t.y. žymiai greitesni nei iki tol buvę keleiviniai traukiniai. Siekiant optimaliai panaudoti kelionės laiką, jie siūlo papildomas patrauklias galimybes, tokias kaip konferencijų ar kino salės. Dėl novatoriško dizaino šie traukiniai atitinka drąsiausius šiuolaikinius iššūkius ir kuria novatorišką transporto įvaizdį. Tai prisideda prie vartotojo motyvacijos keisti savo elgesį.

Aerodinaminio eksterjero dėka traukinys „Katao“, su užuomina į katamaraną, primena kelionių traukiniais klestėjimo laikus. Dizaino kalba

perduoda galingo garvežio reinkarnaciją.

„Veloce“ keleivių skyriuje turi atskirą šasi, kuris mažina triukšmą ir sukuria komforto jausmą. Abiejų traukinių dizainas perteikia dinamiką, greitį ir skelbia apie mobilumo paradigmos pasikeitimą ryšių lygmenyje. Technologinė įranga taip pat turi naujus standartus: apšvietimas ir interjeras yra sukurti taip, kad yra ypač draugiški aplinkai ir tausojantys išteklius.

„Spirit Design“ – reikšmingi projektai geležinkelių sektoriuje

„Spirit Design – Innovation and Brand“ darbas su holistiniais strateginiais projektais leidžia intensyviau atsižvelgti į tendencijas ir naudotojų poreikius. Šio svarstymo tikslas yra padaryti viešąjį transportą aplinką tausojančiu, efektyviu ir patraukliu vartotojams. 2000 metais šis darbas atvedė prie „Spirit Design“ sukurtos perspektyvaus traukinio, metro ir tramvajaus koncepcijų formulotės. Šio darbo ėmėsi „Siemens Austrija“ AG ir suformavo tarptautinės geležinkelių platformos „Viaggio Comfort“ dalį. Labai sėkmingai į rinką įėjo traukinio „ÖBB railjet“ projektas, pradėtas eksploatuoti 2008 metais. Austrijos federalinė geležinkelių korporacija yra traukinio „ÖBB railjet“ operatorė ir dabar per „Spirit Design – Innovation and Brand“ sumanytą versiją sėkmingai aptarnauja paskirties vietas Austrijoje, Šveicarijoje, Vokietijoje ir Vengrijoje. Suprojektuotas Austrijos rinkai, „WEST bahn“ sėkmingai tarnauja nuo 2011 metų gruodžio. Dar vienas svarbus pavyzdys yra „CAT City Airport Train“ (oro uosto traukinys), kuris pradėjo veikti 2003 metais. Jis jungia Vienos (Austrija) oro uostą su miesto centru. Tai yra pirmas tiesioginis susisiekimas tarp dviejų paskirties vietų ir tuo pačiu parodo miesto istorijos etapą. ■



Traukinys... Jis buvo tikslus, laikas virto geležimi, bėgiais skriejančia geležimi, tikslu virtinė prieš tai ir po to, nesiliaujanti pabėgių seka... ir – svarbiausia – ...greitis ...greitis... Greitis. Jis sprogo, tam pasauliui jis buvo lyg tūkstančius metų tramdomas riksmas. Kai atsirado greitis, jau niekas nebeatrodė kaip anksčiau... ..Pats savaime traukinys nėra kažkas ypatinga, juk jis – tik mašina... tačiau genialu viena: toji mašina gamino ne jėgą, o kažką dar blankiai suvokiamo, kažką, ko dar nebuvo: greitį.
Alessandro Baricco

www.spiritdesign.com



ПОЛИТИКА ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ НЕФТЯНОГО ГОСУДАРСТВА

«По прогнозам экспертов, в ближайшем будущем на мировом энергетическом рынке уже существующий колоссальный спрос на углеводородные источники энергии, прежде всего нефть и газ, будет иметь тенденцию роста. И в этих условиях быстро меняющегося мирового энергетического баланса Туркменистану с его огромным ресурсным потенциалом, благоприятным инвестиционным климатом и транзитными возможностями предстоит сыграть одну из главнейших ролей», - сказал в своем докладе на 18-й международной конференции «Нефть и газ Туркменистана» министр нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов Туркменистана Мухамметнур Халылов. Вниманию наших читателей - несколько мыслей из доклада господина М. Халылова.



Четвертое место в мире

Туркменистан, экспортируя сегодня природный газ в такие страны, как Китай, Россия, Иран, в будущем планирует расширять географию поставок и по другим направлениям.

Для этого имеются все благоприятные предпосылки, и прежде всего достаточная сырьевая база с доказанными запасами углеводородов, оцененными специалистами и подтвержденными международными аудиторами.

По величине запасов природного газа Туркменистан занимает четвертое место в мире. Богатство туркменских недр наглядно иллюстрируют открытие газовых месторождений мирового масштаба на востоке страны, наличие перспективных площадей в туркменском секторе Каспийского моря, на правом берегу реки Амударья и в юго-восточной части страны.

На наличие громадного газового потенциала указывают запасы лишь одного, супергигантского газового месторождения мирового масштаба Галкыныш, занимающего второе место в мире. Результаты продолжающихся здесь геологоразведочных работ указывают на увели-

чение площади газоносности и возможность наличия еще больших запасов газа.

В нефтяную отрасль - инновационные технологии

Наряду с наращиванием объемов разведки и добычи углеводородов повышается качество и расширяется ассортимент выпускаемой продукции за счет внедрения в технологические процессы нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности новейших достижений науки, техники и инновационных технологий.

Предусматривается привлечение значительных объемов инвестиций для:

- освоения новых месторождений туркменского сектора Каспийского моря, глубоко залегающих комплексов отложений Западно-Туркменской впадины, Амударьинского бассейна и других высокоперспективных нефтегазоносных районов;
- расширения ресурсной базы отрасли путем вовлечения в разработку новых, в том числе трудноизвлекаемых запасов нефти путем

повышения степени их извлечения;

- интенсивного применения высокоэффективных технологий, таких как наклонное и горизонтальное бурение, трехмерная сейсморазведка, геолого-гидродинамическое моделирование пластов нефтяных залежей, и других высокоэффективных технологий мирового уровня.

Больше газа на международных рынках

Успешно ведутся работы и в газовой отрасли, включающие разработку и добычу газа, газового конденсата на месторождениях, находящихся на различных стадиях освоения.

Осуществляются переработка, транспортировка, реализация природного газа и продуктов его переработки. Приоритетными направлениями для дальнейшего успешного развития газовой отрасли страны являются:

- укрепление сырьевой базы;
- создание новых мощностей и интенсификация добычи газа на действующих месторождениях;



- создание новых мощностей по переработке природного газа;
- развитие и реконструкция существующих сетей по транспортировке газа с учетом географического положения потенциальных потребителей.

Туркменистан, обладая реальными возможностями, в ближайшие годы и в дальнейшей перспективе намерен значительно нарастить объемы добычи и поставок природного газа на международные рынки. Эти намеченные задачи будут осуществлены за счет освоения и ввода в разработку новых газовых месторождений как на суше, так и на туркменском шельфе Каспийского моря, а также за счет активизации работ по разработке месторождений на основе технического перевооружения.

Политика «открытых дверей» открывает возможности мировых рынков

Важным фактором повышенного внимания со стороны зарубежных компаний и инвесторов стала позиция и действия Туркменистана по претворению в жизнь политики открытых дверей, инициированной президентом Туркменистана Губангулы Бердымухамедова. На основе этой политики в стране формируется благоприятный инвестиционный климат.

Огромные запасы природного газа, диверсификация экспортных маршрутов туркменских энергоносителей на мировые рынки позволит Туркменистану в дальнейшем стать одним из крупнейших мировых поставщиков природного газа.

С целью реализации данной задачи на основании заключенных контрактов осуществлены и продолжают осуществляться широко-масштабные работы по комплексному обустройству месторождений, созданию новых современных промышленных предприятий по переработке добываемого природного газа, вводу в эксплуатацию новых месторождений и технического перевооружения разрабатываемых месторождений, а также по освоению новых перспективных районов.

Транскаспийский газопровод – и в европейском направлении

В современном мире Туркменистан, как и любое другое государство-производитель энергетического продукта, желающее укрепить свою экономическую и энергетическую безопасность, ответственно относится к отстаиванию своих национальных интересов. Имея четко сформулированные принципы государственной стратегии, реально оценивая собственную ресурсную базу и возможности ее эксплуатации на перспективу, Туркменистан избирает не вариант изменения географии маршрутов энергоносителей, а вариант ее расширения и дополнения за счет выхода на новые рынки, помимо уже существующих.

Сегодня Туркменистан экспортирует свой газ в северном направлении в Россию, в восточном направлении в Китай и по двум тру-

бопроводным веткам в Иран.

Так, по газопроводу Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай планируется довести поставку газа до 65 миллиардов кубических метров в год. По проекту трубопровода в юго-восточном направлении по маршруту Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ) работы активно продолжаются.

Для реализации стратегии дальнейшей диверсификации энергоносителей приоритетным остается и претворение в жизнь крупномасштабного замысла - проекта строительства Транскаспийского газопровода в европейском направлении.



Галкыныш – основной источник природного газа

Одним из крупных инвестиционных проектов Туркменистана стало промышленное освоение супергигантского газового месторождения Галкыныш, являющегося основным источником природного газа для уже существующих и будущих газопроводов.

В сентябре 2013 года в рамках сервисного контракта успешно проведены работы по освоению данного газового месторождения компаниями из Объединенных Арабских Эмиратов («Petrofac»), Китая (CNPC) и Южной Кореи (консорциум «LG и Hyundai»). Выполнен первый этап освоения месторождения, включающий работы по введению в эксплуатацию подземных и наземных производственных объектов, а также строительство завода по сероочистке газа с суммарной мощностью 30 млрд кубических метров товарного газа в год.

Продолжаются необходимые работы второй фазы обустройства месторождения Галкыныш: производство товарного газа в объеме 30 млрд м³ в год.

Туркменистан готов к налаживанию деловых, взаимовыгодных отношений со всеми, кто в них заинтересован, и постоянно ведет активные переговоры по организации новых инвестиционных проектов со многими нефтегазовыми компаниями европейских стран, США, Китая, России, Японии, Канады и др.

Туркменистан станет индустриальной державой

На новом этапе развития государства первоочередной стоит задача преобразования Туркменистана в индустриальную державу - высокоразвитую, конкурентоспособную страну.

В связи с этим Туркменистан планирует экспорт не только природного и сжиженного газа, но и экспорт продуктов глубокой химической переработки составляющих компонентов природного газа, нефти и других минерально-сырьевых ресурсов.

Планируется активно увеличивать производство полипропилена, организовать производство полиэтилена и других продуктов газохимии, а также переработку самого метана с применением передовых мировых технологий с целью производства ценных полимерных материалов.

Ярким подтверждением вышесказанного является подписание ряда соглашений и меморандумов между государственными концернами «Туркменгаз» и «Туркменнебит» с ведущими японскими компаниями относительно проектов строительства газохимических комплексов, предприятий по производству полиэтилена и полипропилена, а также по переработке газа в жидкое топливо, которое произошло во время официального визита президента Туркменистана Губангулы Бердымухамедова в Японию в сентябре 2013 года. ■



NAFTOS VALSTYBĖS ATVIRŲ DURŲ POLITIKA

„Ekspertai prognozuoja, kad artimiausioje ateityje pasaulio energetikos rinkoje jau dabartinė milžiniška energijos šaltinių, visų pirma naftos ir dujų, paklausa vis didės. Ir tokiomis sąlygomis, kai nuolat kinta pasaulio energetinis balansas, Turkmėnistanui su jo didžiu išteklių potencialu, palankiu investiciniu klimatu ir tranzito galimybėmis teks suvaidinti vieną pagrindinių vaidmenų“, – savo pranešime 18-ojoje tarptautinėje konferencijoje „Turkmėnistanas nafta ir dujos“ pabrėžė Turkmėnistanas naftos ir dujų pramonės ir mineralinių išteklių ministras Muhametnuras Halylovas. Pateikiame skaitytojams kai kurias mintis iš M. Halylovo pranešimo.



Ketvirta vieta pasaulyje

Turkmėnistanas, dabar eksportuojantis gamtines dujas į Kiniją, Rusiją, Iraną, ateityje dar ketina išplėsti tiekimo geografiją kitomis kryptimis. Tam yra visos palankios prielaidos ir visų pirma pakankama žaliavos – angliavandenilių atsargų – bazė, kurią įvertino specialistai ir patvirtino tarptautiniai auditoriai.

Pagal gamtinių dujų atsargas Turkmėnistanas užima ketvirtą vietą pasaulyje. Turkmėnistanas gelmių turtus akivaizdžiai iliustruoja atrasti nauji pasaulinio masto telkiniai šalies rytuose, perspektyvūs plotai Kaspijos jūros Turkmėnistanas sektoriuje Amudarjos upės dešiniajame krante ir šalies pietryčiuose.

Didžiulį gamtinių dujų potencialą patvirtina vien tik ypač didžiulis pasaulinio masto dujų telkinys Galkynyšas, užimantis antrą vietą pasaulyje. Jame ir toliau vykdomi geologiniai darbai, kurie įrodo, kad čia yra didžiulės gamtinių dujų atsargos.

Į naftos verslą – naujausios technologijos

Kartu su gamtinių turčių žvalgyba ir gavyba nuolat gerėja produkcijos kokybė ir plečiamas jos asortimentas, nes naftos gavybos ir naftos perdirbimo pramonė nuolat aprūpinama naujausiais mokslo, technikos laimėjimais ir inovacinėmis technologijomis.

Numatyta pritraukti daug investicijų tam, kad būtų:

- išsivystinti nauji telkiniai Kaspijos jūros Turkmėnistanas sektoriuje, Vakarų Turkmėnistanas įdubos giliai klodai, Amudarjos baseino atsargos ir kiti labai naftingi rajonai;
- išplėsta šakos išteklių bazė, ieškant naujų, sunkiai išgaunamų naftos atsargų;
- intensyviai naudojamos labai efektyvios technologijos, kaip antai: pasviri ir horizontalūs gręžiniai, trimatė seisminė žvalgyba, naftos klodų geologinis ir hidrodinaminis modulioavimas ir kitos pasaulinio lygio efektyvios technologijos.

Daugiau dujų tarptautinei rinkai

Sėkmingai dirbama, išgaunant dujas ir dujų kondensatą įvairiose išavinimo stadijose esančiuose telkiniuose. Gamtinės dujos ir jų produktai perdirbami, transportuojami ir realizuojami. Sėkmingai šalies dujų pramonės plėtrai prioritetinės kryptys yra šios:

- stiprinti žaliavos bazę;
- kurti naujus pajėgumus ir intensyvinti dujų gavybą veikiančiuose telkiniuose;
- kurti naujus gamtinių dujų perdirbimo pajėgumus;
- plėtoti ir rekonstruoti esamus dujų transportavimo tinklus, atsižvelgiant į potencialių vartotojų geografinę padėtį.
- Turkmėnistanas, turėdamas realias galimybes, artimiausiais metais ir tolesnėje perspektyvoje numato gerokai padidinti gamtinių dujų gavybą ir jų tiekimą tarptautinėms rinkoms. Tai bus įgyvendinama išsivystinant naujus dujų telkinius tiek sausumoje, tiek ir Kaspijos jūros šelfe, taip pat, pasinaudojus techninėmis naujovėmis, aktyviau ieškant naujų telkinių.

„Atvirų durų“ politika atveria galimybes pasaulio rinkoms

Turkmėnistanas prezidentas Gurbanguly Berdimuhamedovas inicijavo „atvirų durų“ politiką, kurios tikslas – pritraukti užsienio kompanijas ir investuotojus. Šios politikos pagrindu šalyje formuojamas palankus investicinis klimatas. Didžiulės gamtinių dujų atsargos, šalies žaliavos išteklių eksporto į pasaulio rinkas didinimas padės Turkmėnistanui ateityje tapti vienu svarbiausių pasaulyje gamtinių dujų tiekėju.



Šiam tikslui realizuoti pasirašytų kontraktų pagrindu atlikti ir toliau tęsiami didžiuliai darbai siekiant tinkamai įrengti telkinius, kurti naujas šiuolaikines pramonės įmones, techniškai pertvarkyti gamtinių dujų perdirbimo įmones, įsisavinti naujus perspektyvius rajonus.

Kaspijos dujotiekį – ir Europos kryptimi

Šiuolaikiniame pasaulyje Turkmėnistanas, kaip ir kiekviena valstybė energetikos produktų gamintoja, norinti stiprinti savo ekonominį ir energetinį saugumą, atsakingai gina savo tautinius interesus. Turėdamas aiškiai suformuluotus valstybės strategijos principus, realiai vertindamas savo išteklių bazę ir jos eksploatavimo ateityje galimybes, Turkmėnistanas pasirenka ne energijos išteklių maršrutų geografijos keitimo variantą, o jos plėtojimo ir papildymo variantą, išeidamas į naujas rinkas.

Dabar Turkmėnistanas eksportuoja savo dujas šiaurės kryptimi į Rusiją, rytų kryptimi į Kiniją ir dviem vamzdynų atšakomis į Iraną. Taigi dujotiekiumi Turkmėnistanas-Uzbekistanas-Kazachstanas-Kinija planuojama padidinti dujų tiekimą iki 65 milijardų kubinių metrų per metus. Aktyviai tęsiami darbai projektuojant vamzdyną pietryčių kryptimi maršrutu Turkmėnistanas-Afganistanas-Pakistanas-Indija (TAPI).

Realizuojant tolesnę energijos išteklių diversifikacijos strategiją, prioritetinė kryptis yra įgyvendinti didžiulį sumanymą: nutiesti per Kaspiją dujotiekį Europos kryptimi.

Galkynyšas – pagrindinis gamtinių dujų šaltinis

Vienu didžiausių Turkmėnistanas investicinių projektų tapo Galkynyšo milžiniško dujų telkinio įsisavinimas. Šis telkinys yra pagrindinis dabartinių ir būsimų dujotiekų šaltinis.



2013 metų rugsėjį pagal serviso kontraktą sėkmingai realizavo šio dujų telkinio įsisavinimą kompanijos iš Jungtinių Arabų Emyratų ("Petrofac"), Kinijos (CNPC) ir Pietų Korėjos (konsorciumas "LG ir Hyundai"). Realizuotas pirmasis telkinio įsisavinimo etapas, buvo įrengti ir pradėti naudoti požeminiai ir antžeminiai gamybos objektai, pastatyta dujų valymo gamykla, kurios pajėgumas – 30 mlrd. kubinių metrų prekinų dujų per metus.

Tęsiami šio telkinio įrengimo antros fazės darbai. Turkmėnistanas pasirengęs užmegzti dalykinius, tarpusavyje naudingus santykius su visais, kurie jais suinteresuoti, ir nuolat veda derybas dėl naujų investicinių projektų su daugelio Europos šalių, JAV, Kinijos, Rusijos, Japonijos, Kanados ir kitų šalių naftos ir dujų kompanijomis.

Turkmėnistanas taps industrine valstybe

Naujame valstybės raidos etape iškeltas svarbiausias uždavinys: paversti Turkmėnistaną industrine valstybe, labai išsivysčiusia ir konkurencinga šalimi. Todėl Turkmėnistanas planuoja eksportuoti ne tik gamtines ir suskystintas dujas, bet ir gamtinių dujų, naftos ir kitų žaliavos išteklių cheminio perdirbimo komponentus.

Planuojama aktyviai padidinti polipropileno gamybą, organizuoti polietileno ir kitų dujų chemijos produktų gamybą, taip pat perdirbti patį metaną, naudojant pažangiausias pasaulio technologas gaminti vertingas polimerines medžiagas.

Tuos planus akivaizdžiai patvirtina valstybinių koncernų "Turkmėngaz" ir "Turkmėnnebit" pasirašytos sutartys ir memorandumai su didžiosiomis Japonijos kompanijomis dėl dujų chemijos kompleksų statybos projektų. Tuose kompleksuose bus gaminami polietilenas ir polipropilenas, taip pat dujos bus perdirbamos į skystąjį kurą. Sutartys ir memorandumai pasirašyti 2013 metų rugsėjį Turkmėnistanas prezidento Gurbanguly Berdimuhamedovo oficialaus vizito Japonijoje metu.



«OGT-2013»: главы нефтегазовой промышленности Туркменистана в дни конференции работали во дворце выставок «Сергии Кошги» (Ашхабад, Туркменистан)



Организованная в Ашхабаде международная нефтегазовая конференция «OGT-2013» осенью прошлого года состоялась уже в 18-й раз. Это одно из наиболее значимых событий нефтегазовой индустрии не только в азиатском регионе, но и в мировом масштабе.

Организаторы конференции – министерство нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов Туркменистана, Торгово-промышленная палата Туркменистана и британская компания по организации выставок «Summit Trade Events Ltd».

На этот раз темой конференции являлось «Международное сотрудничество в нефтегазовой отрасли Туркменистана: основные направления, достижения, перспективы».

В конференции приняли участие свыше 700 делегатов, которые представляли 210 компаний, ассоциаций более чем из 40 стран мира. Уже не первый год постоянны-

ми участниками и спонсорами конференции являются известные в мире нефтяные и газовые компании, такие как «bp», «Buried Hill», «Chevron», «Pietro Fiorentini», «CNPC», «Dragon Oil», «RWE», «Shell», «Total», «Baker Hugnes», «Baran Group», «CGG», «Combifloat», «Ekkpexpertise», «ExxonMobil», «Honeywell», «INTEK», «LG International», «Merdim Catering», «Morgan Leviss», «Orbit International FZE», «Petrofac», «Petronas», «RMG Pipeline and Equipment», «Schlumberger», «SICK Sensor Intelligence», «Sumitomo Corporation Europe Limited», «Technoprom», «Tenaris», «Weatherford», «Yokogawa».

Конференцию посетили официальные правительственные делегации из Великобритании, США, Бахрейна, Кувейта, Ирана, Афганистана, Алжира, Индии, Казахстана, Украины.


В начале конференции делегаты внимательно заслушали традиционное приветствие президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова, которое зачитал заместитель председателя кабинета министров Туркменистана Баймурад Ходжамухамедов.

На конференции было зачитано более 60 докладов. Этот трехдневный марафон докладов, лекций, дискуссий начал министр нефтегазовой промышленности

12-14 МАРТА | 2014
Красноярск

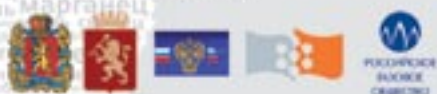
Единственный
отраслевой проект
на территории
Восточной Сибири!

V юбилейный комплекс
специализированных выставок

 «Нефть. Газ. Химия»
«Горное дело»
«Сибирский GEO-форум»

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!

Официальная поддержка:



г. Красноярск
МВДЦ «Сибирь», ул. Авиаторов, 19
тел.: +7 (391) 22-88-616, 22-88-614,
22-88-611 – круглосуточно
nedra@krasfair.ru, www.krasfair.ru



0+



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: loretask
www.2cm.lt



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Министерство транспорта
Российской Федерации



МИНИСТРОТ
РОССИИ



ТУ ОБДД МВД
России



Городской
Мэр



6-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ

6th RUSSIAN INTERNATIONAL CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

21-24.04.2014

Москва / Moscow
Комплекс Гостиный двор
Complex Gostiny Dvor

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ
AT THE SAME TIME EXHIBITIONS WILL TAKE PLACE
«Dorkomexpo», «CityTransExpo», «SafetyRoadsExpo»

Организатор / Organizer

Международная
академия транспорта



International Transport
Academy

Генеральные партнеры
General Partners

Ассоциация
«ИТС-Россия»



Выставочно-
маркетинговый
центр



Генеральный
информационный
партнер / General
Media Partner

Транспорт России

Партнеры / Partners



По вопросам участия в конгрессе
Participation contacts

+7(495) 956 24 67, +7(495) 965 14 13
center@itamain.com

По вопросам участия в выставках
Exhibition contacts

+7(495) 580 30 28, +7(985) 764 40 13
info@expomarket.org

www.itamain.com





и минеральных ресурсов Туркменистана Мухамметнур Халылов. Он сделал подробный обзор тенденций и перспектив развития нефтегазовой промышленности Туркменистана (основные мысли доклада публикуются в этом номере журнала).

Хотя в докладах некоторых компаний преобладали рекламные моменты, все же на конференции доминировал информативный обзор нефтегазовой индустрии, анализировались проблемы, приводились интересные взгляды на будущее и представлялись инновационные решения.

В дни конференции было заключено немало двусторонних и многосторонних международных соглашений.

В качестве похвальной и достойной подражания части мероприятия следует упомянуть и проходившие в течение двух дней встречи «тет-а-тет» с главами нефтегазовой промышленности Туркменистана.

Каждый участник конференции, заранее по Интернету или в начале конференции записавшийся на индивидуальную встречу с руководителями этой области, имел возможность встретиться с ними и обсудить интересующие вопросы. На втором и третьем днях конференции во второй половине дня посетителей в конференц-центре «Серги Кошги» принимали главы нефтегазовой промышленности Туркменистана высшего ранга. Не выходя из кабинетов, они

работали и после официальных рабочих часов, до последней минуты, до самого начала торжественного ужина. Ни один человек, пожелавший встретиться с руководителями, не остался не принятым, ни одного не поторпливали, чтобы он изложил свой вопрос за конкретное время. Конечно, участники конференции не злоупотребляли выделенным им временем, поскольку за дверь каждого руководителя ожидала немалая очередь людей, собравшихся из разных мест мира. Ассистенты руководителей тщательно фиксировали все задаваемые вопросы или предложения. Некоторые вопросы решались очень оперативно, и уже на следующий день интересант получал ответ, остальным

было обещано дать ответ в ближайшее время.

Издатель журнала JÜRA MOPE SEA Зита Таллат-Кялпшайте также воспользовалась этой возможностью. Она встретила с директором агентства по управлению и использованию углеводородных ресурсов при президенте Туркменистана Ягшигельды Какаевым и министром нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов Туркменистана Мухамметнуром Халыловым. Издатель представила международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA как информационный мост, соединяющий Европу и Азию, и как возможную трибуну Туркменистана, провозглашающего политику «открытых дверей», в Европе. ■





«Logitrans 2013» прочно утверждается в логистической индустрии (Стамбул, Турция)

Катрин Поленц
Менеджер выставки
katrin.polenz@messe-muenchen.de



7-я международная выставка транспортной логистики «Logitrans» успешно прошла в ноябре 2013 г.

11797 участников из 56 стран с любопытством интересовались продукцией и услугами 206 экспонентов из 21 страны.

Повышенная степень интернациональности и достоинств участников были особенно впечатляющими.

Это подтвердил Хольгер Фох (Holger Föh), глава торговых выставок и мероприятий «BLG Logistics Group» в Германии: «Мы чрезвычайно удивлены положительным ростом торговых выставок и в настоящее время можем сказать, что вновь будем принимать участие в 2014 г. BLG не только зарегистрировало большое число контактов, но также представило себя на высоком уровне».

Видо Ланге (Wido A.H. Lange), менеджер по работе с крупными заказчиками в Нидерландах, также остался доволен: «Logitrans 2013» превзошел наши ожидания. Число посетителей было огромным, что свидетельствует о большом потенциале».

Первая пятерка стран-участниц, за исключением Турции, была в таком порядке: Германия, Италия, Словения, Австрия и Литва. Пропорциональность между

народных участников составила чуть менее 15 процентов. Мираке Ирем Койюнсу (Mirace Irem Koyuncu), менеджер по корпоративным коммуникациям в турецком «Ekol Lojistik», сказала: «Мы рассматриваем «Logitrans» как очень выгодную платформу, которая сводит всех акционеров данного сектора вместе, позволяет использовать новые возможности сотрудничества и помогает улучшить коммерческие отношения. Мы наблюдали за влиянием маркетинговой деятельности на выставке, и рост числа посетителей был для нас весьма удовлетворительным. Мы верим в то, что это число будет ежегодно увеличиваться».

Более 50 процентов экспонентов, представляющих самих себя в двух залах площадью около 10 тыс. квадратных метров, прибыли из-за границы. Впервые в выставке приняли участие Албания, Хорватия, Литва и Украина. Многие экспоненты воспользовались концепцией павильона страны для первого знакомства с рынком Турции. В их числе Роберт Шонбергер (Dr. Robert Schönberger), руководитель «Logistik-Cluster Schwaben» в Германии: «Logitrans 2013» предложила нашим компаниям хорошую возможность сделать свои первые шаги на рынке Турции на фоне национального присутствия Германии. Концепция «покупки за один ход» вместе с поддержкой первоклассного организатора облегчила выход на рынок».

Новым в этом году был «Air Cargo Pavilion» (Павильон воздушного транспорта), организованный совместно с «A-Z Group». Эту



Шяуляйский аэропорт стремится на международный рынок

концепцию приветствовал Хасан Хатипоглу (Hasan Hatipoğlu), руководитель «Lufthansa Cargo» в Турции: «Несмотря на то, что впервые участвовали в выставке «Logitrans», мы пережили три очень плодотворных и позитивных дня. Я настоятельно советую своим коллегам по индустрии воздушного транспорта принять участие в выставке в 2014 г.»

Энгин Муцахит Озвар (Engin Mucahit Ozvar), руководитель рекламного отдела «Turkish Cargo», сказал: «Мы рады быть частью «Logitrans 2013». Выставка была очень плодотворной с точки зрения встреч с агентами из разных регионов, чартерных запросов из разных отраслей бизнеса. Группа «Возможности и риски в индустрии воздушного транспорта Турции 2014», которую мы организовали во время «Logitrans», привлекла большое внимание. Надеюсь увидеть вас на «Logitrans 2014».

По данным, основанным на проведенном во время торговой выставки опросе, 92 процента экспонентов приняли бы участие в «Logitrans 2014» еще раз. Уже получены первые заявки на участие, включая «Taha Kargo» из Турции. Эмин Таха, председатель правления компании «Emin Taha», имел сказать следующее: «Играя важную роль в продвижении нашей компании в Турции и за ее пределами, «logitrans» внесла значительный вклад в наши услуги в этом году. Мы будем рады принять участие в «logitrans» еще раз в следующем году».

Компании «Ceynak», «Etis», «Soft», «ULS», «Okura», «Euroulak/ Ulustrans», «GPS-Buddy» и «Ulu-

kom» также подтвердили свое присутствие на «Logitrans 2014».

Турецкий рынок логистики испытывает увеличение роста уже четвертый год, предлагая большой потенциал для схожих национальных и международных компаний. «Logitrans» предлагает место встречи, где люди смогут собраться вместе и воспользоваться этим потенциалом. Так видит эту ситуацию Мурат Хатабай (Murat Hatabay), заместитель генерального директора «Catoni Deniz İşletmeleri» в Турции: ««Logitrans» является единственной международной выставкой, в которой мы принимаем участие вот уже четвертый год подряд, что свидетельствует о нашем доверии к значимости этого мероприятия. Растущая с каждым годом «Logitrans» стала для нас незаменимым местом встречи, где мы собираемся вместе с владельцами судов, которых представляем, с нашими зарубежными сотрудниками, поставщиками услуг, экспедиторами и конечными потребителями».

Энтони Петилон (Anthony Petillon), ответственный за развитие и стратегию французского порта Кале (Calais), добавил: «Порт Кале является экспонентом «Logitrans» с 2010 г. Мы ценим данное мероприятие, которое является одним из редких мероприятий, где мы можем встретить транспортные компании и автоперевозчиков. Турецкий рынок растет, и выставка становится все более профессиональной».

Следующая международная выставка транспортной логистики «Logitrans» пройдет в Стамбуле с 20 по 22 ноября 2014 г.



Представители Литвы, впервые принявшие участие в работе выставки «Logitrans» в Стамбуле, привлекли значительное внимание участников и посетителей выставки. Логистический бизнес страны на объединенном стенде представили Шяуляйское городское самоуправление, Шяуляйский аэропорт вместе с предприятиями, работающими в аэропорту: компанией по складированию грузов «Rikusta», компанией по обслуживанию воздушных судов «Bages» и латвийской компанией по организации чартерных авиарейсов «Flight Consulting Group Ltd».

С отдельным стендом в выставке принял участие международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA.

Заявить о себе совместным стендом компании побудил тот факт, что на выставке «Logitrans» в этом году впервые был оборудован павильон «Air Cargo», предназначенный для промышленности и логистики грузоперевозок воздушным транспортом.

«Шяуляйское городское самоуправление стремится привлечь инвестиции в Шяуляй, представить городской промышленный парк и предоставляемые в нем условия для бизнеса, инвестиционную среду и возможности. Шяуляйский аэропорт как составная часть осуществляемого маркетингового проекта Шяуляйского

промышленного парка «Инвестируй в Шяуляй» распространяет информацию о гражданском Шяуляйском аэропорте, предоставляемых услугах и возможностях грузоперевозок. Мы совместными усилиями стремимся, чтобы Шяуляй стал привлекательным центром логистики для грузоотправителей и инвесторов», – сказал мэр Шяуляй Юрас Андриякайтис, принявший активное участие в работе выставки.

Директор Шяуляйского аэропорта Ромас Микшис выразил удовлетворение, что встретил на выставке коллег и партнеров, а также установил новые контакты, которые могут перерасти во взаимовыгодное сотрудничество.

Как сказала заместитель генерального директора грузового терминала «Внуково-Карго» российского аэропорта Внуково Ольга Лев, она открыла новые возможности сотрудничества. Аэропорты Внуково и Шяуляй видят реальные возможности сотрудничества. Об этом состоялся конструктивный разговор, в котором принял участие и Витаутас Науджас, посол Министерства иностранных дел Литвы по вопросам энергетической и транспортной политики. Он также был модератором конференции, организованной предпринимателями Литвы.

Выставку посетил посол Литвы в Турции Кястутис Кудзманас.



„OGT-2013“: Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės vadovai konferencijos dienomis dirbo „Sergi Košgi“ parodų rūmuose (Aščabadas, Turkmėnistanas)



Aščabade rengiama tarptautinė naftos ir dujų konferencija „OGT 2013“ pernai rudenį vyko jau aštuonioliktą kartą. Tai vienas iš reikšmingiausių naftos ir dujų industrijos įvykių ne tik Azijos regione, bet ir pasaulio mastu.

Konferencijos organizatoriai – Turkmėnistano naftos bei dujų pramonės ir mineralinių išteklių ministerija, Turkmėnistano prekybos ir pramonės rūmai ir Didžiosios Britanijos parodų organizavimo kompanija „Summit Trade Events Ltd“.

Šįkart konferencijos tema buvo „Tarptautinis bendradarbiavimas Turkmėnistano naftos ir dujų sektoriuje: prioritetinės kryptys, pasiekimai, galimybės“.

Konferencijoje dalyvavo daugiau nei 700 delegatų, atstovavusių 210 kompanijų, asociacijų iš 40 pasau-

lio šalių.

Jau ne pirmus metus nuolatiniai konferencijos dalyviai ir jos rėmėjai yra pasaulyje gerai žinomos naftos ir dujų kompanijos kaip „bp“, „Buried Hill“, „Chevron“, „Pietro Fiorentini“, „CNPC“, „Dragon Oil“, „RWE“, „Shell“, „Total“, „Baker Hughes“, „Baran Group“, „CGG“, „Combifloat“, „Ekxpertise“, „ExonMobil“, „Honeywell“, „INTEK“, „LG International“, „Merdim Catering“, „Morgan Levis“, „Orbit International FZE“, „Petrofac“, „Petronas“, „RMG Pipeline and Equipment“, „Schlumberger“, „SICK Sensor Intelligence“,

„Sumitomo Corporation Europe Limited“, „Technoprom“, „Tenaris“, „Weatherford“, „Yokogawa“.

Konferencijoje lankėsi oficialios vyriausybės delegacijos iš Didžiosios Britanijos, JAV, Bahreino, Kuveito, Irano, Afganistano, Alžyro, Indijos, Kazachstano, Ukrainos.

Konferencijos pradžioje delegatai dėmesingai išklausė Turkmėnistano prezidento Gurbanguly Berdimuchamedovo tradicinį sveikinimą, kurį perskaitė Turkmėnistano ministrų kabineto pirminko pavaduotojas Baimuradas Chodžamuchamedovas.





Konferencijoje perskaityta per 60 pranešimų. Šį trijų dienų pranešimų, paskaitų, diskusijų maratoną pradėjo Turkmėnistano naftos bei dujų pramonės ir mineralinių išteklių ministras Muchammetnuras Chalylovas. Jis išsamiai apžvelgė Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės vystymosi tendencijas ir

perspektyvas. (Pagrindinės pranešimo mintys publikuojamos šiame žurnalo numeryje.)

Nors kai kurių kompanijų pranešimuose vyravo reklaminiai momentai, vis dėlto konferencijoje vyravo informatyvi naftos ir dujų industrijos apžvalga, buvo analizuojamos problemos, pateikiamos

įdomios išvalgos ir pristatomi inovaciniai sprendimai.

Konferencijos dienomis pasirašyta nemažai dvišalių ir daugiašalių tarptautinių susitarimų.

Kaip sveikintiną ir sektiną renginio dalį būtina paminėti dvi dienas vykusius susitikimus „vienas prieš vieną“ su Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės vadovais.

Kiekvienas konferencijos dalyvis, iš anksto internetu arba konferencijos pradžioje užsirašęs konfidencialiam susitikimui su šios srities vadovais, turėjo galimybę su jais susitikti ir aptarti rūpimus klausimus.

Antrą ir trečią konferencijos dieną po pietų „Sergi Košgi“ konferencijų centre interesantus priiminėjo aukščiausio rango Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės vadovai. Neišeidami iš kabinetų, jie dirbo ir po oficialių darbo valandų, iki paskutinės minutės, prieš pat prasidedant iškilmingai vakarienei. Nė vienas su vadovais susitikti pageidavęs žmogus neliko nepriimtas, nė vienas nebuvo skubinamas savo reikalą išdėstyti

per tam tikrą laiką. Žinoma, jiems skirtu laiku konferencijos dalyviai nepiktinaudžiavo, kadangi prie kiekvieno vadovo durų laukė nemaža eilė iš įvairių pasaulio vietų susirinkusių žmonių. Vadovų asistentai kruopščiai fiksavo visus pateikiamus klausimus ar pasiūlymus. Kai kurie klausimai buvo išspręsti labai operatyviai ir jau kitą dieną klausėjas gavo atsakymą, kitiems buvo pažadėta, kad atsakymai juos pasieks vėliau.

Žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė taip pat pasinaudojo šia galimybe. Ji susitiko su Angliavandenilių išteklių valdymo ir naudojimo agentūros prie Turkmėnistano prezidento direktoriumi Jagšigeldy Kakajevu ir Turkmėnistano naftos bei dujų pramonės ir mineralinių išteklių ministru Muchammetnuru Chalylovu. Leidėja pristatė tarptautinį verslo žurnalą JŪRA MOPE SEA kaip informacinį tiltą, jungiantį Europą ir Aziją ir kaip galimą Turkmėnistano, skelbiančio „atvirų durų“ politiką, tribūną Europoje. ■



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





“Logitrans 2013” įsitvirtina logistikos industrijoje (Stambulas, Turkija)

Katrina Polenc
Parodos vadybininkė
katrin.polenz@messe-muenchen.de



Labai sėkminga galima laikyti 7-ąją tarptautinę transporto logistikos parodą „Logitrans“, kuri įvyko 2013 metų lapkritį. 11797 dalyviai iš 56 šalių aplankė 206 ekspozicijas, kurias pristatė 21 šalis, domėjosi jų produkcija ir paslaugomis. Didelį įspūdį darė tarptautinis dėmesys šiai parodai.

Tai patvirtino Holgeris Foksas (Holger Foh), Vokietijos kompanijos „BLG Logistics Group“ vadovas: „Mus labai nustebino išaugusi paroda ir dalyvių gausa. Jau dabar galime pasakyti, kad mes vėl dalyvausime 2014 metų parodoje. „Logitrans 2013“ BLG ne tik sėkmingai pristatė savo veiklą, bet ir sudarė nemažai kontaktų“.

Logistikos vadybininkas Vido Langė (Wido A.H.Lange), dirbantis su stambiais užsakovais Nyderlanduose, taip pat liko patenkintas: „Logitrans 2013“ pralenkė mūsų lūkesčius, lankytojų buvo labai daug, o tai įrodo augantį parodos potencialą“.

Turkijos “Ekol Lojistik” kompa-

nijos korporatyvių komunikacijų vadybininkė Mirakė Irem Kojun-su (Mirace Irem Koyuncu) sakė: „Mums “Logitrans” paroda yra naudinga platforma, kuri suveda visus šio sektoriaus dalyvius, padeda rasti naujų bendradarbiavimo galimybių ir stiprinti komercinius ryšius. Parodoje stebėjome rinkodaros veiklos įtaką, likome patenkinti lankytojų gausa ir tikime, kad lankytojų skaičius kasmet didės“.

Per 50 procentų eksponečių, pateikusių save dviejose maždaug 10 000 kvadratinėjų metrų salėse, atvyko iš užsienio. Pirmą kartą parodoje dalyvavo Albanija, Kroatija, Lietuva ir Ukraina. Pirmasis šalių eksponečių penketukas – Turkija, Vokietija, Italija, Austrija ir Latvija. Daugelis eksponečių pasinaudojo šalies paviljono koncepcija pirmajai pažinčiai su Turkijos rinka.

„Logitrans 2013“ suteikė mūsų kompanijoms puikią galimybę žengti pirmuosius žingsnius į Turkijos rinką Vokietijos nacionalinio dalyvavimo fone. Koncepcija “pirmimai vienu ėjimu” kartu su pirmos klasės organizatoriumi palengvino atėjimą į rinką;”- sakė Robertas Šonbergeris (dr. Robert Schonberger), Vokietijos „Logistik-Cluster Schwaben“ atstovas.

Parodos naujiena buvo „Air Cargo Pavilion” (Oro transporto paviljonas), organizuotas drauge su





Šiaulių oro uostas veržiasi į tarptautinę rinką



„A-Z Group“. Šią koncepciją sveikino kompanijos „Lufthansa Cargo“ Turkijoje vadovas Hasanas Hatipoglus (Hasan Hatipoglu): „Nepaisant to, kad mes pirmą kartą dalyvavome parodoje „Logitrans“, išgyvenome tris labai sėkmingas ir pozityvias dienas. Primygtinai patariu savo kolegoms oro transporto industrijoje dalyvauti 2014 metų parodoje“.

„Turkish Cargo“ reklamos skyriaus vadovas Enginas Mucachitas Ozvaras (Engin Mucahit Ozvar), pareiškė: „Mes, „Turkish Cargo“ kompanijos atstovai, džiaugiamės būdami parodos „Logitrans 2013“ dalimi. Paroda buvo labai naudinga, joje susitikome su agentais iš įvairių regionų, pasidalinome įvairių verslo šakų patirtimi. Grupė „Galimybės ir rizikos Turkijos oro transporto industrijoje 2014, kurią organizavome „Logitrans“ metu, sulaukė didelio dėmesio. Tikiuosi išvysti jus parodoje „Logitrans 2014“.

Prekybos parodos metu atliktos apklausos duomenimis, 92 procentai eksponentų dalyvautų parodoje „Logitrans 2014“. Jau gautos pirmosios paraiškos dalyvauti parodoje, įskaitant Turkijos kompaniją „Taha Kargo“. Eminas Taha, kompanijos valdybos pirmininkas, sakė: „Logitrans“ vaidmuo mūsų kompanijos raidai Turkijoje ir už jos ribų yra labai svarbus, ir mes džiaugsimės galėdami dalyvauti šioje parodoje ir 2014 metais“. Kompanijos „Ceynak“, „Etis“,

„ULS“, „Okura“, „Eurolak-Ulustrans“, „GPS-Buddy“ ir „Ulukom“ irgi jau pareiškė norą dalyvauti parodoje „Logitrans 2014“.

Turkijos logistikos rinka plečiasi jau ketvirtuosius metus, siūlydama didelį potencialą panašioms nacionalinėms ir tarptautinėms kompanijoms. „Logitrans“ siūlo susitikimo vietą, kur žmonės galėtų susitikti ir pasinaudoti tuo potencialu. Taip vertina šią situaciją Turkijos kompanijos „Catoni Deniz Isletmeleri“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Muratas Hatabajus (Murat Hatabay): „Logitrans“ yra vienintelė tarptautinė paroda, kurioje mes dalyvaujame jau ketvirtus metus iš eilės, o tai rodo mūsų pasitikėjimą šiuo renginiu. Kasmet tobulėdama, paroda tapo mums nepakeičiama susitikimo vieta, kur susirenkame kartu su laivų savininkais, kuriems atstovaujame, su mūsų užsienio darbuotojais, paslaugų teikėjais, ekspeditoriais ir galutiniais vartotojais“.

Prancūzijos Kalė uosto raidos ir strategijos vadovas Antonis Petilonas (Anthony Petillon) pridūrė: „Kalė uostas yra „Logitrans“ eksponentas nuo 2010 metų. Mes vertiname šį renginį, nes čia galime susitikti su transporto kompanijų ir autovežėjų atstovais. Turkijos rinka stiprėja, ir paroda tampa vis profesionalesnė“.

Kita tarptautinė transporto logistikos paroda „Logitrans“ įvyks Stambule 2014 metais lapkričio 20–22 dienomis. ■

Pirmą kartą „Logitrans“ parodoje Stambule dalyvavę Lietuvos atstovai sulaukė nemažo parodos dalyvių ir lankytojų dėmesio. Šalies logistikos verslui jungtiniame stende atstovavo Šiaulių miesto savivaldybė, Šiaulių oro uostas kartu su veiklą uoste vykdančiomis įmonėmis: krovinių sandėliavimo bendrove „Rikusta“, orlaivų aptarnavimo bendrove „Bages“ bei Latvijos užsakomųjų skrydžių organizavimo bendrove „Flight Consulting Group Ltd“.

Su atskiru stendu parodoje dalyvavo tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA.

Prisistatytį jungtiniu stendu kompanijas paskatino tai, kad „Logitrans“ parodoje šiemet pirmą kartą buvo įrengtas „Air Cargo“ paviljonas, skirtas krovinių gabenimui oro transportu pramonei bei logistikai.

„Šiaulių miesto savivaldybė siekia pritraukti investicijų į Šiaulius, pristatyti miesto pramoninį parką bei jame suteikiamas verslo sąlygas, investicijų aplinką ir galimybes. Šiaulių oro uostas, kaip miesto savivaldybės vykdomo Šiaulių pramoninio parko rinkodaros projekto „Investuok Šiauliuose“ sudėtinė dalis, skleidžia informaciją apie ci-

vilinį Šiaulių oro uostą, jame teikiamas paslaugas bei krovinių gabenimo galimybes. Mes bendromis pastangomis siekiame, kad Šiauliai taptų patraukliu logistikos centru krovinių siuntėjams ir investuotojams“,- sakė parodoje aktyviai dalyvavęs Šiaulių miesto meras Juras Andriukaitis.

Šiaulių oro uosto direktorius Romas Mikšys džiaugėsi, kad parodoje sutiko esamus kolegas bei partnerius ir užmezgė naujų kontaktų, kurie gali išaugti į abiem pusėms naudingą bendradarbiavimą.

Naujų bendradarbiavimo galimybių sako atradusi ir Rusijos Vnukovo oro uosto „Vnukovo Cargo“ generalinio direktoriaus pavaduotoja Olga Lev. Vnukovo ir Šiaulių oro uostai mato realias galimybes bendradarbiauti. Apie tai vyko konstruktyvus pokalbis, kuriame dalyvavo ir Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimais Vytautas Naudužas. Jis taip pat buvo Lietuvos verslininkų surengtos konferencijos moderatorius.

Parodą aplankė Lietuvos ambasadorius Turkijoje Kęstutis Kudzmanas. ■

Юозас Дарулис «Летопись управления, деятельности и развития водного транспорта Литовской Республики за 2009–2012 годы»



Юозас Дарулис – офицер Военно-морского флота, капитан первого ранга, директор департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Литвы – выпустил второй том летописи водного транспорта Литовской Республики (первая книга Ю. Дарулиса «Летопись управления, деятельности и развития транспорта Литовской Республики за 1918–2008 годы» вышла в 2010 г.).

На четырехстах страницах книги «Летопись управления, деятельности и развития водного транспорта Литовской Республики за 2009–2012 годы» приводятся принятые Сеймом, Правительством, Министерством транспорта и коммуникаций ЛР правовые акты, регламентирующие деятельность водного транспорта, правовые акты международных организаций, которые ратифицировала или к которым присоединилась Литовская Республика. В издании дан обзор различных международных, региональных и местных мероприятий, в ходе которых обсуждались вопросы сотрудничества в сфере водного транспорта, приводятся решения на этих мероприятиях, дан обзор деятельности и развития предприятий водного транспорта.

В феврале книга была представлена общественности.

«Эта книга – золотые копии для историка», – сказал на презентации первый директор департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций,

профессор Клайпедского университета Витаутас Паулаускас.

«Здесь размещены протоколы всех официальных и неофициальных заседаний, рабочих групп с постановительными частями. Кроме того, в этой книге имеется материал всех заседаний Транзитного комитета, который ранее был доступен лишь очень узкому кругу специалистов», – сказал, представляя книгу, директор Клайпедского грузопассажирского терминала Бенедиктас Пятраускас.

Сам автор признался, что кто-то предложил эту книгу засекретить, поскольку в ней приводятся некоторые ранее нигде не публиковавшиеся сведения, подсчитаны все – и государственные, и частные – деньги.

По словам Ю. Дарулиса, с 1994 года в развитие инфраструктуры Клайпедского порта дирекция инвестировала 1,853 млрд литов, все действующие в порту стивидорные компании – 2,822 млрд литов. А власти довоенной Литвы за период с 1923 по 1939 г. инвестировали в Клайпедский порт 41 млн литов.

Juozas Darulis „Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 2009–2012 metais metraštis“

Juozas Darulis – karinio jūrų laivyno karininkas, pirmojo rango kapitonas, ilgametis Lietuvos susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento vadovas – išleido antrąjį Lietuvos Respublikos vandens transporto istorijos metraščio tomą. (Pirmoji J. Darulio knyga „Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 1918–2008 metais metraštis“ buvo išleista 2010 m.)



Keturių šimtų puslapių knygoje „Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 2009–2012 metais metraštis“ pateikiami LR Seimo, Vyriausybės, Susisiekimo ministerijos priimti vandens transporto veiklą reglamentuojantys teisės aktai, tarptautinių organizacijų teisės aktai, kuriuos ratifikavo ar prie kurių prisijungė Lietuvos Respublika. Leidinyje apžvelgti įvairūs tarptautiniai, regioniniai ir vietiniai renginiai, kurių metu svarstyti bendradarbiavimo vandens transporto srityje klausimai, pateikiami šiuose renginiuose priimti sprendimai, apžvelgta vandens transporto įmonių veikla ir plėtra.

Vasario mėnesį knyga buvo pristatyta visuomenei.

„Ši knyga – tai aukso kasyklos istorikui“, – pristatyme kalbėjo pirmasis Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento direktorius, Klaipėdos universiteto profesorius Vytautas Paulauskas.

„Čia yra visų oficialių ir neoficialių posėdžių, darbo grupių protokolai su nutariamaisiais dalimis. Be to, šioje knygoje yra net visų Tranzito komiteto posėdžių medžiaga, kuri iki šiol būdavo pasiekama tik labai siauram specialistų ratui“, – pristatydamas knygą kalbėjo Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalo generalinis direktorius Benediktas Petrauskas.

Pats autorius pripažino, kad kažkas šią knygą pasiūlė išslaptinti, nes čia pateikiami kai kurie niekur iki šiol neskelbti duomenys, suskaičiuoti visi, ir valstybės, ir privatūs, pinigai.

Pasak J. Darulio, nuo 1994 metų į Klaipėdos uosto infrastruktūros plėtrą Uosto direkcija investavo 1,853 mlrd. litų, visos uoste veikiančios krovos kompanijos – 2,822 mlrd. litų. O ikikarinės Lietuvos valdžia į Klaipėdos uostą nuo 1923 m. iki 1939 m. investavo 41 mln. litų.



XX

KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL

June 6th - 8th, in Anniversary

Cruise Ships Terminal

Designed by [Gintautas Bergman / Pictography](#)

www.jazz.lt

Good Music - for the Good People!

We have a great news for you - summer is near!

In a blink of an eye June will blossom in Klaipeda with jazzy thunder storm.

Celebrating its twenty years anniversary — Klaipeda Castle Jazz Festival: dazzling, charming, mature, charismatic and still FREE; once again, jazz festival will invite the best musician friends from all over the world to celebrate its XX birthday.

We're inviting You to come to Klaipeda on June 6-8th to Cruise Ship Terminal where you'll be wowed by beautiful yacht sails, numerous theatrical, art and music performances. Don't hesitate and spread the happy news with your boss, mother-in-law and all of those you love!



TRANSPORT & LOGISTICS

8th INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION and CONGRESS



LOGISTICS ENGINEERING

3rd INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION

7-9.10.2014

Football arena, (20/2, Pobediteley ave.)
Minsk, Republic of Belarus

Tel.: (+375 17) 306 06 06, Fax: (+375 17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by, www.tc.by



MINISTRY of TRANSPORT and COMMUNICATIONS
of the REPUBLIC of BELARUS



ZAO, TECHNICS and COMMUNICATIONS

JURA·MOPE·SEA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

交通 · 物流 · 能源 · 石油和天然气 · 科学和技术 · 环境
The first magazine in Eurasia published in four languages:
English, Chinese, Russian and Lithuanian



15
years

May 8–10, 2014

- Joint project – synergy of business, science and art
- Event – international awards *Windrose 2014*
- Partner – LITEXPO, Lithuanian Exhibition and Congress Centre
- Time – during the international exhibition *Trans Baltica 2014*
- Location – LITEXPO, Lithuanian Exhibition and Congress Centre

We hope to see you there!

Partner



Your loyal partner in international business

www.jura.lt



Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart 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.



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

Vilnius, tel: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
Almaty, tel: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
Munich, tel: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de
www.tlnika.com www.sturvalas.lt www.tlnika.kz www.tlnika.de

Make some time for yourself. Let us solve your logistic problems.