



ОТЧЕТ

по итогам обучающей поездки изучения опыта и возможностей Латвии и Литвы для организации логистической цепочки поставок, хранения и распределения, обработки и упаковки товаров, 9 - 13 апреля 2018 г.

Содержание:

Подготовительный этап (до обучающего поездки)	2
Основной этап	3
Рига	3
Форум	3
Рижский свободный порт (администрация)	5
Рижский универсальный терминал	5
Вентспилс	6
Вентспилсский свободный порт (администрация)	6
VK Tranzīts	6
Noord Natie Ventspils Termināls	7
Reefer Cargo Terminal (склад для хранения замороженных и охлажденных грузов),	7
SIA "BioVenta"	7
Соковый терминал "Baltic Juice Terminal"	8
Лиепая	8
Компания «Terrabalt»	8
Клайпеда	9
Дирекция Клайпедского государственного морского порта	9
Клайпедская стивидорная компания «BEGA»	10
АО «Klaipėdos Smeltė» – стивидорная компания	10
Посещение поста таможи в Южной части порта	10
Дистрибьютор фруктов и овощей «Baltic Fresh Fruit»	10
ЗАО «VPA Logistics»	10
Клайпедская свободная экономическая зона	11
Вильнюс	11
Форум	11
Министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики	11
Вильнюсский интермодальный терминал	12
Логистический центр Rhenus Logistics	13
Логистический центр Girtėka	13
Каунас	13
Каунасский интермодальный терминал	13
Логистический центр Baltic Logistic Solutions (Sanitex Group)	14
Каунасская свободная экономическая зона	14
Значимые содержания и лучшие практики Латвии, Литвы (подходы, модели, механизм, технологии, инструменты) по итогам обучающей поездки	14
Рекомендации и задачи для использования в Казахстане	16
Список интернет-адресов	17
Фотоматериалы	17



Ожидаемые результаты:

1. Изучение подходов в организации деятельности морских портов, свободных экономических зон, терминалов и транспортно-логистических компаний.
2. Изучение лучших практик транспортно-логистической сферы Латвии и Литвы.
3. Налаживание бизнес-контактов и сотрудничества.
4. Выделение значимых содержаний и составление рекомендаций по моделям и механизмам деятельности транспортно-логистических компаний.
5. Формирование отчета и фотоотчета по мероприятиям и объектам посещений обучающей поездки.

Участники:

Представители транспортно-логистических центров транспортно-логистические компании, осуществляющие международные и мультимодальные перевозки, транспортно-логистические ассоциации Латвии, Литвы, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана.

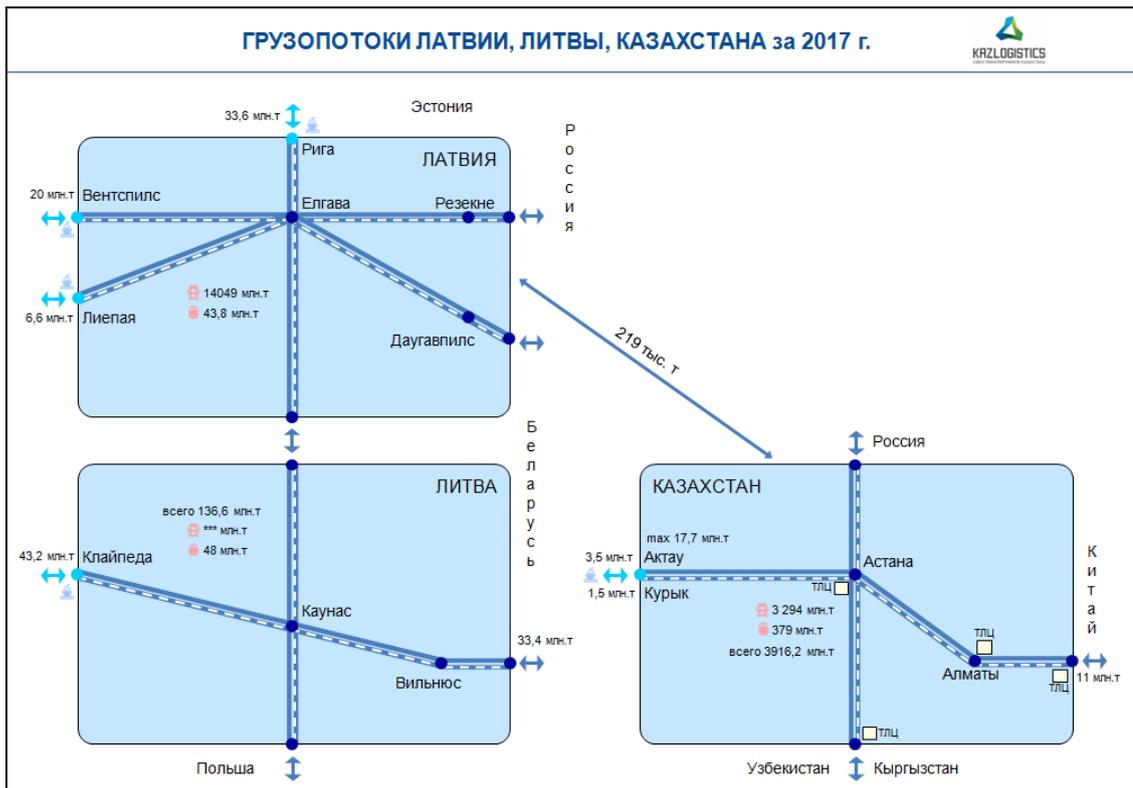
Подготовительный этап (до обучающего поездки)

При подготовке к обучающей поездке для сбора и упорядочивания ожидаемого большого объема информации был использован обобщенный цикл деятельности транспортной, логистической компании:

- 1) исследование рынка,
- 2) планирование,
- 3) привлечение финансов,
- 4) приобретение ресурсов,
- 5) оказание услуг,
- 6) получение оплаты за услуги,
- 7) перераспределение доходов.

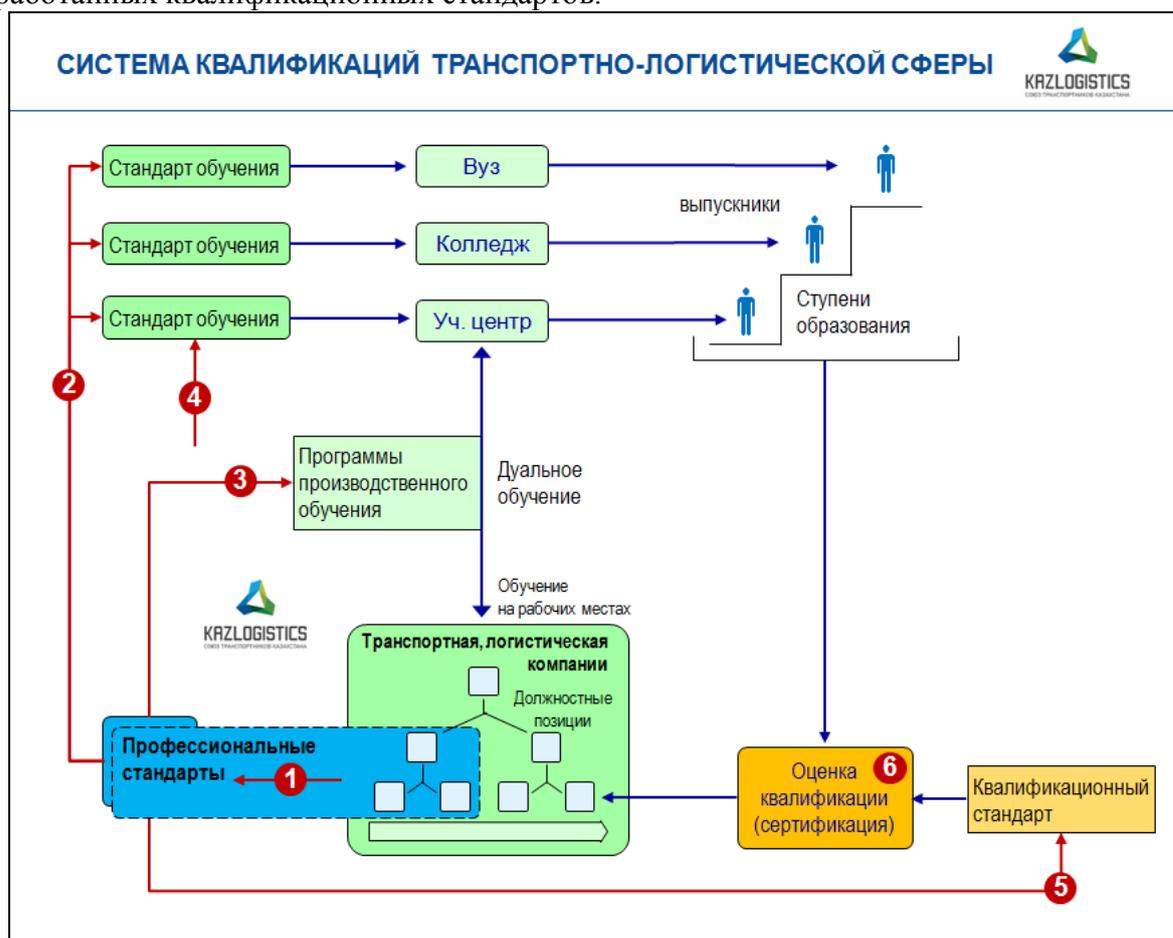


Для ориентировки и сопоставления в транспортно-грузовом взаимодействии и грузопотоках между странами составлены «контурные карты», которые после поездки могут быть дополнены странами и уточненными данными. На схеме, для ухода от деталей и конкретики (чтобы «за деревьями увидеть лес») обобщены и упрощены потоки грузов на морском, авто- и железнодорожном транспорте по горизонтали и вертикали условной страны.



Составлена вспомогательная схема основных процессов становления системы квалификаций транспортно-логистической сферы:

1. Разработка профессиональных стандартов по профессиональным позициям компаний.
2. На основе профессиональных стандартов участие в разработке учебных программ дисциплин специальности колледжей и вузов, и программ краткосрочного обучения для учебных центров.
3. Организация обучения на рабочих местах предприятий (дуальное обучение)
4. Аккредитация образовательных программ учебных центров, колледжей и вузов по логистике.
5. Разработка квалификационных стандартов на основе профессиональных стандартов для проведения оценки квалификации (сертификации специалистов со стороны работодателей).
6. Оценка квалификации выпускников (сертификация специалистов со стороны работодателей) учебных центров, колледжей и вузов на основе предварительно разработанных квалификационных стандартов.



Основной этап Рига Форум

Транспортники Латвии заинтересованы в сотрудничестве с владельцами грузов из Центральной Азии. Центральная Азия для Евросоюза стала приоритетом сотрудничества с 2015 г., который Латвия инициировала при председательстве в ЕС. Региональное сотрудничество – важный фактор. Латвия – часть Евросоюза, рынок которого составляет более 500 млн. людей. Участники форума ориентированы на практический результат, увеличение товарооборота между странами.

Научный учебно-консультационный центр транспорта и логистики (www.zmktlc.lv) был создан в 2003 году по инициативе частных лиц и Института транспорта и связи, который искал возможность для адаптации студентов и выпускников в практической жизни. Таким образом, центр стал своеобразным мостом, связывающим академическое образование и реальный бизнес.

Учебные центры подготовки водителей для международных перевозок обучают программам 40 и 130 часов. Варианты сопряжения образования и производства: 1) проводить сертификацию специалистов, 2) учебным заведениям выполнять конкретный заказ предприятий на специалистов. Еще вариант приближения к реальному заказу предприятий, вводить дополнительные специализации. Для этого нужно идеологию сформулировать, подходы для обновления классификатора специальностей.

Для водителей-международников с 2008 г. введена отметка о допуске к коммерческим перевозкам наряду с правилами дорожного движения. Осваиваются 5 модулей по 7 ч., всего 35 ч. ЕС пришел к унификации требований. Правила, регулирующие доступ к профессии в ЕС (https://ec.europa.eu/transport/modes/road/access_en).

Это процесс только начинается в странах Таможенного союза - перевозка по таможенным гарантиям с поручительством. Нужный сегмент. Евр. Ассоциация «Гарант». Страховая компания «Арсенал». Поручение по таможенным органам.

Конвенция «Международные дорожные перевозки» (TIR), как продукт ЕС 1969 г. устарела. С объединением европейских государств в ЕС на территории континента таможенные границы внутри сообщества, мягко говоря, потеряли своё прежнее значение. Сейчас укоренилась совсем иная система гарантий. 70 % товара оформляется под поручительство. В РК тоже появится этот сегмент, ниша. Для ассоциаций автомобильного транспорта Казахстана – это перспектива.

Деятельность водителей-профессионалов регламентируются в ЕС-директивами прямого действия. Кабинет министров страны ЕС просто утверждает у себя эти директивы. Требование ЕС – подготовка организаторов перевозок. Это сертифицированное физическое лицо, которого должны иметь в штате фирмы по международным перевозкам. Он получает сертификат профессиональных компетенций независимой комиссии, которая оценивает уровень его умений и знаний. Это практика постепенно перейдет в ЕвразЭС. Аналогично ЕС данный механизм можно применять в ЕвразЭС с учетом плюсов и минусов.

Латвийская ассоциация развития транспорта и образования: "Существует глобальное отставание Казахстана и в технологиях развития, и в политической активности в этой сфере – возможно, это объясняется благоприятным географическим положением, ведь миновать Казахстан, который задействован во всех транзитных направлениях, практически невозможно. Поэтому они даже не пытаются самостоятельно формировать какую-то политику в области новых технологий для решения транспортно-логистических задач. В то же время, создавать какие-то мощности, обеспечивающие э-коммерцию в Казахстане, на данный момент нецелесообразно, так как, во-первых, для доставки товаров это географически достаточно дальняя зона, во-вторых, не будем забывать, что безопасность грузов, которые проходят по территории наших восточных соседей, тоже не является абсолютной, и этот фактор во многом определяет некоторую ограниченность желания перемещать грузы в больших объемах. Об этом говорят и пытаются решать современными средствами, в том числе мониторингом, но пока вопрос остается сложным, и это видно даже по индексу логистики, где Россия и Казахстан занимают позиции, достаточно далекие от мировых лидеров в этой области" (http://www.zmktlc.lv/public/?id=3&ln=ru&news_id=71)

Ассоциация стивидорных компаний. Создает компании, входит в участие фирм СЭЗ Рижского порта. Оказывает поддержку в разработке стратегий новых компаний, приобретении недвижимости. Возможно обучение стивидоров в Актау. С Узбекистаном в течение 3 лет создают хаб по переработке сухофруктов. Готовы к заключению меморандума о сотрудничестве. Участвуют в Совете наряду с 9 ассоциациями транзитного бизнеса. Готовы к совместной заявке на международный проект ЕС.

Кооператив "Mūsmāju Dārzeni" основанный в 2006 году, объединяет 11 агрохозяйств по всей Латвии. Предлагает как овощи, так и картофель, выращенные на местном рынке и за пределами Латвии. В управлении кооперативом 4 человека, годовой оборот 4 млн. евро. Эдите Страздина, председатель кооператива является международным экспертом и проводит обучающие семинары для фермеров Узбекистана на темы: «Перспективы расширения поставок плодоовощной продукции Узбекистана на рынки стран Европейского Союза и роль лабораторий по обеспечению безопасности и качеству пищевой

продукции», «Международный стандарт GLOBALG.A.P.: обзор стандарта, процесс сертификации и преимущества», «Практические аспекты внедрения стандартов качества и пищевой безопасности экспортной продукции».

Рижский свободный порт (администрация)

Порт (<http://rop.lv/ru>) протянулся на 15 километров по обоим берегам реки Даугавы внутри городской черты, площадь территории порта составляет 1962 га, акватории — 6348 га. Навигация осуществляется круглогодично. Большую часть грузооборота составляют транзитные грузы с и на территорию СНГ. Основными объектами грузооборота являются уголь, нефтепродукты, лесоматериалы, удобрения и контейнерные грузы. В то время как Вентспилсский свободный порт и Лиепайский порт специализируются на экспорте, значительной частью деятельности Рижского свободного порта является импорт.

В управление (дирекции) рижского порта работают 45 чел., в целом с другими службами и полицией составляет 400 чел. СЭЗ обеспечивает 55% возврат от вложений без налогов. 100 предприятий в порту, из них 35 стивидорных компаний, 11 которых занимаются погрузкой сельскохозяйственной продукции. За последние годы пассажиропоток вырос в 30 раз. В универсальном терминале вместимость холодильников составляет 135 тыс. тонн. Ежегодно обслуживается свыше 3500 судов, грузопоток 60 млн. тонн в год. Своя полиция порта. Обработывается 400 тыс. в год контейнерных единиц – TEU (полезный объем стандартного контейнера 20 футов (6,1 м) × 8 футов (2,44 м)).

Терминалы с землей выдаются в аренду до 49 лет. Текущие цели: увеличение контейнерного оборота из Китая по коридору Китай – Белоруссия (Великий камень).

Порт конкурент Клайпеда (Литва) обрабатывает контейнеры от 500 тыс. до 1 млн. в год. Китайцы не инвестировали в терминалы порта, пока только японцы.

Рижский универсальный терминал

Предприятие (<http://rop.lv/ru/uslugi/buksiry/riga-container-terminal.html>, www.rigact.lv) основано в 2009 году, 100 % владельцем предприятия является ООО «Рижский торговый порт». Основной продукт Литвы – дерево. 4 вида грузов по дереву – кругляк, щепы, отопительные гранулы, доски для мебели. 9 складов для отопительных гранул, грузооборот по ним 1 млн. тонн в год.

В прошлом году 20 тыс. TEU было обработано. В 4 яруса размещаются порожние контейнеры. Развитие терминала через дополнительные склады. Есть контейнеровоз и 3 порталных крана, грузоподъемностью свыше 120 тонн. 200 контейнеров погружается за 8-9 часов. На судне размещается до 1500 – 2000 контейнеров. 2 причала глубиной до 11,5 м. Рядом морозильный склад, через который раньше везли окорок из США в Казахстан. Щепы используется для отопления и изготовления бумаги. Железнодорожная инфраструктура, парк своих локомотивов, 16 км железнодорожных путей, вмещается до 60 железнодорожных вагонов. Пустые контейнеры хранятся до 30 дней. Лес в основном латвийский, но часть поступает из Белоруссии. Из Риги ежемесячно отгружается до 1 тысячи 40-футовых контейнеров с деревом. В порт Риги даже подвозятся порожние контейнеры из-за их недостатка. 40-футовые контейнеры размещаются на судне в 3 ряда до 5-6 контейнеров. Каждый контейнер автоматически взвешивается при погрузке на судно. Есть контейнероукладчики – вида «кальмар», также при подъеме определяет вес контейнера. Все терминалы в Рижском порту частные, собственники арендуют землю. Данным терминалом на 100 % владеет сингапурская компания. Максимальная величина используемых контейнеров 45-футовые. Виды используемых контейнеров в европейских портах – 20, 40, 45-футовые. Работают ежедневно по 2 смены, раньше - в 3 смены, круглосуточно. Уменьшились объемы. В холодильниках хранится рыба и сырье для консервов.

Видение предприятия – стать дистрибуционным центром в рижском порту, обеспечивающим комплексных транспортных и логистических решений между странами Европы, СНГ и Средней Азии.

Цель деятельности – предложить своим клиентам комплексные решения с дополнительной ценностью по обработке грузов.

Инфраструктура терминала, технологии грузообработки и современная портовая техника способствует конкурентоспособности предприятия и позволяет занять стабильную позицию на транзитном рынке.

Сильные стороны предприятия:

- развитая железнодорожная инфраструктура (общая длина ж/д путей – 19,5 км);
- железнодорожная станция (пропускная способность – 600 вагонов в сутки);
- современная портовая техника (для обработки тяжеловесных и негабаритных грузов);
- комплектация контейнерных блок-поездов (Рига–Москва, Рига–Казахстан);
- контейнеризация насыпных и генеральных грузов (до 50 контейнеров в сутки).

Вентспилс

Вентспилсский свободный порт (администрация)

Вентспилсский свободный порт (www.portofventspils.lv) имеет статус специальной экономической зоны, тут работают около 30 предприятий, имеющих право на налоговые скидки. Большую часть из них составили стивидоры и терминалы. Всего же в гавани работает вдвое больше компаний. За последние 10 лет Вентспилс сумел привлечь массу промышленных предприятий - здесь делают свечи и древесные гранулы, комплектуют автомобильную спецтехнику, строят модульные дома и пр.

В Вентспилсе проживает 40 тыс. чел., в Латвии всего 2 млн. чел., а в Риге – 1 млн. чел.

Парк высоких технологий входит в СЭЗ порта. Порту более 750 лет. Используются нефтяные терминалы. В зимнее время не взимается дополнительная оплата. Дно углублено до 17 м. Прямой маршрут (E22) в Москву. Пропускная способность 34 млн. тонн в год. Аэропорт Риги в 2 часах езды. Все типы грузов и топлива, нефтепродукты, химикаты, растительные масла. 6 типов удобрений. Рефрижераторные склады 12 тыс. м³. 6 млн. тонн угля в год. Паромный транспорт в Швецию, Норвегию. Перспективы северный порт 100 га, полигон для отходов. Бизнес-инкубатор.

В год 3 млн. тонн уходит автотранспортом, 4 млн. тонн в год по трубопроводу.

Паром 2 раза в неделю, в Стокгольм идет 8 часов. Контейнеры идут в Роттердам. 40 % на карте города - это порт. Глубина 17,5 м. Карта ледовой обстановки подтверждает незамерзаемость порта. Слайды можно скачать с сайта порта - <http://www.portofventspils.lv/ru/o-svobodnom-porte/skacivanie-dokumentov/>.

В 1991 г. грузооборот составлял 25-30 млн. тонн в год. В 2001 г. был приостановлены трубопровод и склады. Россия грузопоток 700 млн тонн, из них, которые 35-40 млн. тонн шли через прибалтийские страны, направила через свои порты. Управление порта (администрация) терминалы сдают в аренду. Изданы 3 закона Латвии – о порте, о свободном порте и о налогах в СЭЗ (налоговые льготы). Сбалансированность индустриальной зоны и центра портовых услуг. Не только транзит. Правление порта включает 8 чел., 4 от государственных органов, 4 от порта. В администрации порта 250 чел.

Стратегические цели:

- удерживать текущие достигнутые позиции конкурентоспособности;
- диверсифицировать портовые;
- развитие портовой и индустриальной зон;
- экономия на единице от 3 до 5 евро.

Налоги снижены до 80 %. НДС с 20 % до 4 %, налог с 1,5 % до 0,3 % до возврата 35 % инвестиций. На данный момент Управление Вентспилсского свободного порта расширило территорию между автотранспортным и железнодорожным мостами, где ведется строительство двух универсальных терминалов.

Согласно проекту Северного порта, в последующие планы входит расширение порта в направлении моря. На развитие Северного порта выделена площадь более чем в 100 гектаров, которую в дальнейшем можно расширить за счёт моря в северном направлении от нынешней территории порта.

VK Tranzīts

ООО VK Tranzīts (www.vktranzits.lv/ru) учреждено в ноябре 2003 года. Первоначально основными направлениями хозяйственной деятельности предприятия являлись экспедирование аммиака и светлых нефтепродуктов, а также перевалка грузов аммиака.

В 2004 году ООО VK Tranzīts совместно с партнерами учредило ООО Bio-Venta. В 2005 году было принято решение поменять хозяйственную деятельность предприятия с экспедирования на деятельность холдинга. В октябре было учреждено дочернее общество ООО VK Ekspedīcija, которое продолжило заниматься экспедированием аммиака, светлых нефтепродуктов и теперь уже грузов для производства биодизельного топлива, перевалкой грузов аммиака и оптовой торговлей аммиака, метанола.

В ноябре 2007 года предприятие приобрело 100 % долей ООО Ventamonjaks serviss. ООО Ventamonjaks serviss оказывает широкий спектр услуг ряду портовых терминалов – жидкого аммиака, нефтепродуктов и химических продуктов, а также разлив и хранение биодизельного топлива в береговых резервуарах, комплектацию грузовых партий и погрузку на танкерные суда, а также оформление необходимой документации.

Сегодня ООО VK Tranzīts является холдинговой компанией, объединяющей часть крупнейших предприятий Вентспилсского свободного порта, которые осуществляют перевалку аммиака, легких нефтепродуктов и других нефтехимических продуктов, оказывают услуги экспедирования и агентирования железнодорожных грузов, а также являются крупнейшими производителям биодизельного топлива в странах Балтии.

Перевалка светлых нефтепродуктов – 2 млн. тонн в год, аммиак 1,5 млн тонн в год. Экспедиторская компания. Резервуар 20 тыс. тонн для хранения аммиака. У холдинга три причала. Имеются газоулавливающие установки при загрузке нефтепродуктов.

Noord Natie Ventspils Termināls

Noord Natie Ventspils Terminals (www.nnvt.lv) был основан компанией Noord Natie n.v., являющейся ведущей стивидорной и логистической компанией в порту Антверпен. На протяжении столетий она накапливала опыт и количество международных контактов, что теперь позволяет Noord Natie иметь наиболее преимущественные условия для непосредственного контакта с ведущими экспедиторами груза. Сегодня компания предоставляет широкий спектр услуг по перевалке грузов, а также услуги по хранению груза, интермодальные решения, экспедирование и успешное развитие новых проектов в порту Вентспилс.

Открытое хранение 175 000 м². Закрытое хранение 5 200 м². Общая площадь 30 га. Пропускная способность грузов 1 500 000 т. Пропускная способность контейнеров 150 000 TEU. Грузоподъемность кранов 100 т. Количество причалов 5. Самый длинный причал 299 м. Глубина 14.2 м.

Паром в Швецию, 12 раз в неделю. Насыпные грузы. Негабаритные грузы стройматериалы, керамическая итальянская плитка, сельхозмашины, оборудование для аэропорта Астаны.

Reefer Cargo Terminal (склад для хранения замороженных и охлажденных грузов),

Новейший морозильный склад в странах Балтии А класса с 7 камерами, площадью 12 тыс.м², мощностью 150 тыс. тонн грузов в год принадлежит крупной литовской логистической компании Girteka. Переваливаются замороженные продукты из США, Бразилии, рыба из Норвегии, Исландии, а также овощи и фрукты. Инвестиции в проект составили €14 млн.

По данным участников рынка, наличие склада в Вентспилсе приведет к диверсификации грузопотоков в странах Балтии – часть рефрижераторных грузов уйдет из Клайпеды и Риги. Поскольку склады в литовском порту загружены на 80%, а в рижском – на 90%. Стоимость перевалки мороженых грузов в среднем колеблется от €12 до €18 за тонну.

На складе замороженная продукция может храниться при температуре от – 18°C до – 30°C. А овощи и фрукты можно складировать в охладительных камерах, в которых поддерживается температура от +5°C до +12°C.

SIA “BioVenta”

Строительство завода по производству биодизельного топлива было начато в 2006 году и успешно завершилось в 2008 году, после сдачи завода в эксплуатацию, началось производство биодизельного топлива. ООО Bio-Venta – крупнейший комплекс по производству биодизельного топлива в странах Балтии с максимальной мощностью 100 000 тонн биодизельного топлива в год. Кроме того, завод производит рапсовые жмыхи – 65 000

т/год, глицерин фармацевтического качества – 9 000 т/год, и минеральные удобрения (сульфат калия) – 1 600 т/год.

«Биовента» – биодизель, жмых, глицерин, рапсовое масло, метанол для биотоплива. Биодизель подмешивается к дизелю в объеме 5 %, согласно закону.

Рапс содержит 40-45 % масла в семечках, из которого получают биодизель, глицерин, сульфат калия. Перерабатывается 100 тыс. тонн рапса в год. Масло докупается дополнительно для производства биодизеля. Стоит дороже, чем нефтяной 340 евро за тонну. За счет налогов происходит перевес в сторону биодизеля. Путь потенциала снижения стоимости – сырье, но на него стоимость не снижается. Доля местного сырья 60-80 %. На 1 тонну рапса 200 кг топлива. На 2018 г запланировано 100 тыс. тонн топлива. Инвестиции 70 млн. евро. Работает на заводе 60-70 человек.

Соковый терминал “Baltic Juice Terminal”

Самый современный FCOJ терминал, расположенный на территории Свободного порта в Вентспилсе, Латвия. Терминал является идеальным решением для оптимизации поставок замороженного концентрата апельсинового сока от глобальных производителей (Бразилия, США/Флорида, Мексика, Испания) до производителей соков в России, СНГ, Восточной Европе (включая Скандинавию) а также других регионах. Построен в 2006 году. Пропускная способность терминала составляет минимум 100 000 МТ сокового концентрата в год. Вложено 18 млн. евро. Был построен 10 лет назад для транспортировки соковых концентратов из Южной Америки, но так и не заработал, ушел в собственность банка.

Нынешние арендаторы 3 года назад изменили технологию и приспособили перевалку пальмового масла из Юго-Восточной Азии. Температура загустевания пальмового масла + 60 °С. Поэтому морозильная камера была переделана под резервуары с подогревом на газе.

Отправляется масло только в Россию. Ежемесячно 12 тыс. тонн по железной дороге. Работают напрямую с производителями, контракт на 1 год. Голландское оборудование. 3 месяца идет масло из Малайзии. Лаборатория определяет качество масла и пр. параметры. Лаборатория не сертифицирована. Работники прошли обучение в России.

Лиепая

Терминал (<http://lbt-port.com/ru>) находится в географически идеально расположенном незамерзающем порту Лиепая, Латвия. Терминал имеет большой опыт по перевалке практически любых экспортных и импортных массовых грузов из России, Казахстана, Украины, Белоруссии и стран Балтии, таких как пшеница, ячмень, рожь, семена подсолнечника, шрот подсолнечный, жом свекловичный, семена льна, просо, рапс, рапсовый жмых, гранулы для отопления и так далее.

Лиепая 3 город Латвии по величине, 3 порт по грузообороту. Транзитный порт, много грузов из Казахстана. Раньше это была советская военная база подводных лодок. На очистку канала уже затратили более 15 млн. евро при помощи Евросоюза. Глубина 9 м с 1990 года увеличена до 12,5 м. Грузооборот 7 млн. тонн в год. Военные ушли в 1994 году и оставили 12 подводных лодок и 30 кораблей утопленников.

Компания «Terrabalt»

Предприятие Лиепайской экономической зоны «Террабалт» (www.terrabalt.lv/ru) уже на протяжении 25 лет успешно осуществляет мультимодальные перевозки, связывая западный и восточный рынки. Единственная компания в Лиепайском порту, которая обслуживает паромы, регулярно курсирующие в Германию и Швецию, а так же предлагает услуги судового и грузового агентирования. «Террабалт» 27 лет назад начинала с паромного сообщения. Инфраструктура «Террабалт» полностью приспособлена для обработки сыпучих и ро-ро грузов и обслуживания пассажиров.

В основном сыпучие грузы. Основная деятельность паром в Германию 5 раз в неделю. Компания стала членом Ассоциации нефтесервисных компаний в Астане, имеют офис в БЦ «Москва». У Лиепая самый большой потенциал развития от военного порта до коммерческого. Зерновой терминал 3 млн. тонн в год. Цементные терминалы. Аэропорт 3 раза в неделю полет в Ригу. 1,5 года назад построили взлетную полосу. Минимальные капиталовложения для открытия предприятия в СЭЗ 50 тыс. евро. Появились крупные корабли,

паромы. Негабаритные грузы из Европы в Центральную Азию. Спутниковый мониторинг. Хранение акционных товаров, грузов повышенной опасности.

Клайпеда

Дирекция Клайпедского государственного морского порта

С деятельностью Клайпедского порта (www.portofklaipeda.lt) непосредственно связано более чем 800 хозяйственных субъектов, предприятия создают свыше 58 тысяч рабочих мест и 6,3 процента от всего ВВП Литвы.

Глубина входного канала порта – 15,5 м. Глубина внутреннего канала – 15 м. Порт может принимать крупнотоннажные суда: сухогрузы – до 100 000 DWT, танкеры – до 170 000 DWT, контейнеровозы – до 12000 TEU.

Штат дирекции 250 чел., в т.ч. капитанская служба, лоцманы. Следит за судоходством, арендой земли, сбором оплаты.

Разработана стратегия на 50 лет вперед, т.к. причалы служат в среднем 50 лет до капитального ремонта. 25 терминалов, 17 компаний, грузооборот 40 млн. тонн в год. Шерсть, уголь, разные грузы – 6 видов грузов: уголь, зерно, удобрения, сжиженный газ.

С 2002 г. работа с японцами по стратегии развития порта. Земля и железная дорога принадлежит государству, все остальное, строения, здания частными компаниям. В 2000 г. лишились 40-50 % российского груза. 60 % груза Клайпеды производится на территории Литвы. Делают мастер-план по развитию порта и производства. Парламент Литвы разрешил порту делать свой мастер-план, что дает относительную независимость. Рига и Вентспилс в основном транзитные грузы. В Клайпедке 150 тыс. населения.

На газ цена была выше в 2 раза, чем в Европе. Построили терминал сжиженного газа, самый сложный терминал. Построили за 1,5 года, обычно 5 лет строят. Газовая труба на протяжении 3 км проходит под дном порта. Перевалено 1 млн. тонн сжиженного газа за 2017 г.



Между Литвой и Беларуссией грузооборот свыше 14 млн. т/год. Логистический центр «Великий камень» площадью 11 000 га. Включилась китайская компания с капитализацией свыше тысячи млрд. долларов, которая в Китае из деревни в 2000 рыбаков они создали город с 23 млн. жителей.

По железной дороге из Клайпеды в Минск туда и обратно составляет 2 суток. Время прохождения границы 15 – 30 мин. Есть огромные возможности со странами Центральной Азии. Есть контейнеры из КНР в Клайпеду, затем в Москву автотранспортом расстояние 1200 км. До Германии 19 ч., 11 ч. до Скандинавии. В пароме размещается 2,5 – 3 км грузовиков и прицепов.

СМС (Китай) все свои грузы переводит сама. Конечным пунктом шелкового пути выбрана Клайпеда. Достоинства порта - предсказуемость и прозрачность.

Цели развития: развивать наружный порт, дноуглубление и создание новых территорий.

Принимают большие суда, например, сухогруз с 74 тыс. тонн зерна, или корабли до 330 м, величиной с 18-этажный дом. Используется новое лоцманское оборудование. Круизные корабли 317 м с 5000 людьми, в т.ч. 3 000 пассажиры, 2 000 состав команды. Планируется еще один причал для разгрузки лайнеров. Ежегодный морской праздник в конце июня посещает до 7000 людей. Гибкий фрахт, можем сделать фрахт на 40 % ниже. Очень легкая бюрократия. Например, Таллин сосредоточился на пассажиропотоке.

Предлагают создать отдельную логистическую компанию для сотрудничества со странами Центральной Азии. Железная дорога от порта 9 км. Имеются свои локомотивы.

Свободных территорий в порту 200 га. Портовые сборы размещены на сайте. В основном стоимость услуг стивидорных компаний одинаковая.

Клайпедская стивидорная компания «BEGA»

Компания «BEGA» (www.bega.lt) - первая частная стивидорная компания Клайпедского порта, основана в 1992 г. Перевалка сыпучих и жидких грузов. Судна привозят фосфорит из Африки 1,2 млн. тонн в год. Площадь 30 га, 16 км железнодорожных путей. Ценообразование в пользу клиентов. Зернохранилище на 160 м³ зерна. Все процессы автоматизированы.

АО «Klaipėdos Smeltė» – стивидорная компания

Общий грузооборот компании (www.smelte.lt) в 2017 г. – 2,99 млн. тонн. Перевалка контейнеров в 2017 г. – 180.094 TEU. Число сотрудников около 260. Макс. допустимая осадка судов – 13,2 м. Длина причалов – 1,4 км. Общая территория компаний – 40,8 га.

Осуществлены пробные перевозки из Клайпеды в Казахстан. Два рефрижератора по 450 тыс. тонн. Раньше грузопоток был обеспечен американским окорочком в СНГ через рефрижераторные склады. Подразделение по ремонту и переделке контейнеров под перевалку пищевых грузов. Изнутри контейнеры покрываются специальным покрытием. После ремонта контейнеры сортируются на 11 видов. На Среднюю Азию поток контейнеров меньше. Судно 330 метра, грузоподъемностью – 8400 тонн. Очень близкая, тесная кооперация между бизнесом и администрацией порта. Порт в Литве один.

Дирекция порта построила виадук, авто- и железную дороги. Доставляют битые автомобили из США и после ремонта в Литве везут в Германию.

Через 2 года будут принимать судно длиной 334 метра, есть разрешение на 350 м.

Сегодня терминал обрабатывает 600 тыс. TEU в год, а планировали, что будет всего 200 тыс. TEU. Напротив, самый большой бассейн для разворота судов.

Посещение поста таможен в Южной части порта

Раньше было 3 таможенных поста, сейчас 10. Клайпеда разбита на 4 таможенные зоны. Проверяют рискованные грузы – 5-10 % от общего объема. Все в электронном виде. Внедрена информационная система грузов и товаров «KIPIS» (www.portofklaipeda.lt/kipis-informacionnaya-sistema-gruzov-i-tovarov), предназначенная для передачи и обработки информации о грузах, доставляемых через Клайпедский порт. Работает уже 10 лет. Инициирована и внедрена директором порта. В настоящее время системой пользуются более чем 360 пользователей.

Груз отбирают для проверки по методике. Делается все централизованно. По сообщениям из центра решается перевод груза в статус «красного коридора». Есть «зеленый», «желтый» коридоры. В «желтом» коридоре обычно делают запрос собственнику, он может ответить в электронном виде, дослать необходимые документы. Свои брокеры. 15-30 евро стоят услуги декларирования. 2-3 часа проверки товара и документов. Все через электронную очередь. Система TIR пока оформляется в бумажном виде.

Дистрибьютор фруктов и овощей «Baltic Fresh Fruit»

ЗАО «Baltic Fresh Fruit» (www.bff.lt) учреждено в 2008 году. Основная деятельность предприятия – импорт и хранение свежих фруктов и овощей из разных стран мира.

Годовой оборот 37,5 млн. евро, грузооборот 47 тыс. тонн в 2017 г. В РК уходит до 50 % продукции. Продукция поступает из Чили, Бразилии. Температура хранения от 0 °С до + 14 °С, бананы +12 °С ÷ +14 °С. В Вильнюсе в камерах дозревания бананы доводятся до желтого цвета. Камеру дозревания построили в ноябре 2017 г. Расстояние до порта 3 км. Есть свои платформы, грузовики. Привозят 1000 – 1200 контейнеров. В прошлом году привезли дыни 800 тонн из Узбекистана. Проводится проверка продукции на пестициды в мешочках. Большие объемы идут из Индии.

3 менеджера занимаются оценкой качества поступившей продукции. Правило с каждой паллеты - проверять 5 ящиков, если обнаружены испорченные продукты, то проверяют больше ящиков. Бананы – 30 %. Цитрусовые – 35-40 %. 4 камеры 800 м³, 400 м³, для винограда 0 °С.

ЗАО «VPA Logistics»

Основана в 1996 г. (www.vpalogistics.eu). Развитие от одного холодильного хранилища (15 тыс. тонн) в крупную многоцелевую компанию по логистике и складированию. Создана на средства литовских эмигрантов в США. Бизнес основан на портовых услугах. Используют 5 зданий. Приобрели землю рядом с железнодорожной станцией. Порт ограничен заповедником и чертой городом с востока. Из Китая грузы доставляются на судах в Германию. Собственная железнодорожная ветка и контейнеры. Для доставки фруктов из Узбекистана нужна европейская сертификация. Морозильный склад -25 °С, вместимостью 35 тыс. тонн построен в 2008 году.

Клайпедская свободная экономическая зона

Клайпедская свободная экономическая (www.fez.lt) зона официально образована в 2002 г., занимает 412 га, из которых 85 га реорганизованы (инфраструктура, детальные планы и пр.). В КСЭЗ работают – Yazaki Wiring Technologies Lietuva (сборка автозапчастей), Espersen Lietuva (переработка рыбы), Klaipėdos Verslo parkas/BNTP (аренда складских, заводских и офисных помещений), RETAL Baltic (производство заготовки PET упаковки), Klaipėdos Skuba (обслуживание автомобилей, продажа деталей, складирование), Orion Global Pet/ Indorama (производство полимерных заготовок), Mestilla (производство биотоплива), PASC Klaipėda (производство пластиковой упаковки), Lindstrom (стирка ковров и рабочей одежды) и др. КСЭЗ находится в восточном районе, в стратегически важном месте: морской порт – 2 км; аэропорт – 33 км, автомагистраль и железная дорога рядом.

Вильнюс

Форум

Товароборот между Литвой и Казахстаном 1 млрд. 700 млн. долларов, больше чем с Польшей. В мае 2018 запускается авиасообщение Астана – Вильнюс авиакомпанией «Скат».

Страны Прибалтики 6,5 млн. чел. ВВП свыше 100 млрд. долл. на душу населения 18 800 долл., что превосходит страны Центральной Европы (Польша, Чехия, Словакия) 13 000 долл.

Латвия использует подходы одинаковые со странами Центральной Азии и является воротами в европейские страны. В Латвии хорошо понимают и пережили переход от плановой экономики к рыночной.

АО «Литовские железные дороги» (www.litrail.lt) работают с 1859 года. Скоро будут отмечать 160 лет. Доходы за 2017 год выросли на 10 %. Планируется железнодорожное сообщение с Киевом. Является мостом (в Каунасе) между железнодорожными колеями 1435 и 1520, которые эксплуатируются в Латвии.

Видение - лидерство в регионе. Одна из лучших команды профессионалов. Стремятся к долгосрочному сотрудничеству, стабильные цены, предсказуемый бизнес. Пересмотрели стратегию компании – увеличили целевой показатель на 30 % с 53 млн. тонн до 70 млн. тонн. География работы до Курык, Поти, Черное море. Учитывают в геополитике наличие альтернатив. На железнодорожном пункте между Литвой и Белоруссией, между Таможенным и Европейским союзами все процедуры проходят за 30 мин. Исключили не нужные бумаги. На российской таможне продолжительность составляет 2-6 часов.

Адамас Илькевичус, заместитель генерального директора АО «Литовские железные дороги» был Советником Председателя Правления АО «ФНБ «Самрук-Казына», главным директором по трансформации бизнеса АО «ФНБ «Самрук - Казына», членом Совета директоров АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы». С апреля 2016 г. - председатель Совета директоров АО «НК «Қазақстан темір жолы».

Министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики

Население Литвы составляет 3 млн. чел., Вильнюса – 600 тыс. чел. В логистическом индексе LPI Литва в 2014 была на 46 месте, в 2016 поднялась на 29 место. Важно, чтобы индекс был высоким не в отдельной стране, а в регионе. С Казахстаном товароборот – 54 млн. евро по 5 секторам вместе с логистикой. Ежедневно перегружаются 2-3 поезда между железнодорожными колеями 1520 и 1435. Коридор Вильнюс-Клайпеда в настоящее время электрифицируется. Таможенные процедуры выполняются за 30 мин. 7 СЭЗ в Литве. Договоренность с Польшей о дороге до Каунаса (2+2).

В Литве нет своего национального авиаперевозчика. Стратегия направлена на развитие аэропортов Литвы - инфраструктура аэропортов и развитие авианаправлений.

В министерстве (<http://sumin.lrv.lt>) выделены департаменты: 1) авто и авиатранспорта, 2) морского и железнодорожного транспорта, 3) департамент внешних связей и логистики.

Министерство курирует инфраструктуру переходов через границу, транспортную безопасность, весогабаритный контроль, агентство по безопасности, мобильные бригады по Литве.

С разрешениями на въезд грузовых автомобилей проблемы нет, всегда договаривались между странами. Автовокзалы в основном государственные, особенно муниципальные.

Платные дороги временные (день, ночь), только для грузового транспорта, легковой автотранспорт бесплатно. Происходит постепенно переход на оплату за пройденное расстояние. Весь ЕС переходит на такой вид оплаты. Платит тот, кто больше ездит и вредит окружающей среде.

Вопросами СЭЗ не занимается министерство транспорта, занимается министерство экономики. Министерство транспорта участвует в Клайпедской и Каунасской СЭЗ, где совмещаются два вида железнодорожной колеи. В Каунасе очень сильные автоперевозчики. В Шауляйской СЭЗ развивается потенциал авиационного техобслуживания. В Шауляй приходит большая компания по авиатехническому обслуживанию.

Такси лицензируются. В авиации либеральный подход «5 свободу» получить легко. Из Вильнюса самолеты летают в 30 стран, по 90 направлениям. Все аэропорты государственные. Вильнюсский, Каунасский, Палангайский (региональный, сезонный). Аэропорт Шауляя на 90 % военный.

Вильнюсский интермодальный терминал

Основанный, возле железнодорожного вокзала VIT по плану, должен вмещать в себя 1465 контейнеров, а за год в терминале можно будет перегрузить около 100 тыс. контейнеров. Здесь также можно бесплатно держать грузы в течении 45 дней, пользуясь специальной электронной системой, привести в порядок все документы и выполнить все таможенные процедуры.

Используя VIT, большая часть грузов, перевозимых между портом в Клайпеде и столицей, перевозится железнодорожным транспортом. В день по улицам Вильнюса ездит на 273 грузовика меньше, что позволит уменьшить количество пробок, шум и загрязнение воздуха. Общая стоимость VIT достигает 107,2 млн. лит, из них 90,6 млн выделил Фонд ЕС.

Запущен в 2015 году. Принадлежит государству. За 2017 г. перегружено 7000 контейнеров. Ежедневно приходит поезд из Клайпеды, контейнеры распределяются по региону и направляются в Беларусь. Выполняет функцию контейнерного хаба. Колея 1520. Все номера машин сканируются. Здесь же таможенный пост. Сканируются контейнеры на въездных воротах. Информация после сканирования хранится 6 месяцев.

Терминал находится в доверительном управлении Литовских железных дорог. Проводится фитосанитарный, ветеринарный контроль, принцип «одного окна». Оператор крана видит на экране, с какой площадки поднять и куда переместить контейнер.

1500 контейнеров размещаются 2 яруса. 15 человек работают на терминале, из них 4 таможенника. Есть блок ремонта контейнеров. Три колеи под краном для погрузки. Есть прямой путь на Клайпеду. Ежедневно в 19:00 ч. поезд уходит на Клайпеду. Имеется погрузчик контейнеров «кальмар». Терминал сейчас работает в одну смену. Идет подготовка к организации второй смены.

Площадь терминала 9 га. Планируется расширение до 100 га. Будет проходить Вильнюсская окружная дорога. Участок ремонта контейнеров. Обычно 1-2 % контейнеров требуют ремонта. Санитарная очистка контейнеров.

Вложено свыше 100 млн. евро, из них ЛЖД – 15%, Евросоюз – 85 %.

Зал обслуживания клиентов. По утрам бывает 10-20 чел. В управлении всего 6 человек, 3 оператора и 3 управленца. Мощность 102 тыс. TEU в год. Планируется принимать полуприцепы и выполнять контрейлерные перевозки.

ИТ-программу составили сами, она локальная. Состоит из 24 блоков, которые объединены. Код каждого клиента, заказа вводится в программу, заказ уточняется и направляется в основную программу. Это делает начальник смены. Заказ идет через него. Заказ появляется на посту и его видит руководитель погрузки на площадке. Начальник погрузки после погрузки отправляет железнодорожный состав. Руководитель терминала был поставлен, что написать и запустить программу.

Работа терминала как перегрузка грузов, это только малая часть. Терминал готов к работе с частными железнодорожными перевозчиками.

За 8 часов могут быть отработаны 2 поезда. Сортировкой вагонов занимается железнодорожный узел. Задача терминала только прием и отправка железнодорожных вагонов.

Логистический центр Rhenus Logistics

Центр (www.lt.rhenus.com) обслуживает 20 человек. Планирование на 2 недели. Каждый день обслуживается 1-3 фургона, которые разгружаются и загружаются в течение 30-45 мин.

Логистический центр Girteka

Компания Girteka Logistics (www.girteka.eu) одна из лидирующих транспортных компаний в Европе, осуществляющая более 320 000 перевозок полных грузов (FTL) в год. Компания планомерно развивает свою деятельность и с 600 тягачей, которые были у компании в 2010 г., транспортный парк вырос до 4000 тягачей и 4300 полуприцепов, эксплуатируемых не только в Европе, Скандинавии, но и в странах СНГ. Каждая 2 машина с алкоголем в Россию. 200 млн. бутылок в год в Россию.

Два собственника. Средний возраст машин 2 года. Парк постоянно обновляется. Автотранспорт - 60 % на российской регистрации, 40 % на литовской.

Все рефрижераторные полуприцепы в транспортном парке Girteka Logistics оборудованы специальными синими замками, соответствующими стандарту TAPA TSR. Они защищают от взлома и кражи товаров из прицепа. Для 10 машин получено TAPA - сертификаты. Страховые полисы по 2-3 млн. евро. Тревожная кнопка на 10 машинах. При нажатии водителем тревожной кнопки (на груди) служба помощи на территории ЕС приезжает через 15 мин.

Управление техобслуживанием. Зоны отдыха водителей. Складская логистика. Туннельная система хранения. Таможенный и ветеринарный посты.

LEAN внедряется с 2014 года с участием филиала компании Тойота: ASAICHI (система коротких собраний для управления ежедневными процессами), KAIZEN (система непрерывного улучшения процессов); VACA (система оптимизации процесса); GEMBA WALKS (наблюдение за выполнением работы), PDCA (система по устранению причин проблемы), 5S (система организации рабочего места), STANDARDIZED WORK (стандартизированные процедуры).

Менеджеров по продажам 800 чел. В круглосуточной работе, ночных сменах задействованы до 40 чел.

Анализ ошибок водителей, в отдельно отведенное водители просматривают все свои маршруты по деталям с нажатиями тормозов. Вольво тягач с прицепом стоит 100 тыс. евро. 5 лет продажа старых тягачей реализуется в Строгино (Москва). Презентация о компании Girteka Logistics <https://we.tl/f8qYL3Js4h>

Каунас

Каунасский интермодальный терминал

Построен в 2016 году с участием ЛЖД 20% и ЕС 80 %. За 7 минут груз перегружается вагон с вагона разной железнодорожной колеи 1520 мм и 1435 мм. За 1 сутки можно перегрузить 140 TEU. 6 человек обслуживают работу всего терминала. Охрана от ЛЖД. Осталось достроить 4 км железной дороги колеи 1435. Завершат в 2019 году. Сейчас работают 2 таможенника, запланированы рабочие места для 12 таможенников. Планируется установка второго крана (40 т). Путь погрузки - 350 м.

Клиент указывает в заявке, какие виды работ нужно сделать с контейнером. Заявка вводится в систему. Машина запускается на территорию терминала. Работник визуально

осматривает поступивший контейнер, поломки, повреждения. На экране указано, что делать с контейнером. Машина выезжает, её также сканируют, если обнаружены ошибки, направляется сообщение о возврате. Железнодорожные перевозчики могут подключиться к системе и видеть план и факт выполнения работ. Если номера не считываются сканером, то подтверждение машины происходит визуальным осмотром.

19 парковочных мест для автомобилей распределены на 5 блоков, в 1 блоке размещаются 3 контейнера. Погрузка в высоту 4 контейнера. Литовские правила железной дороги сильно отличаются.

Оказываются только терминальные услуги. По вагонам занимаются клиенты и перевозчики. Они указывают номера контейнеров, с которыми необходимо выполнить работы. Есть сотрудник, который прошел обучение по погрузке и крепежу негабаритных грузов. Если возникает необходимость в ремонте контейнера, то ремонт проводят на терминале за счет перевозчика.

Логистический центр Baltic Logistic Solutions (Sanitex Group)

Группа компаний "Baltic Logistics Group" (<http://balticlogistics.com>) предоставляет услуги по международным грузоперевозкам. Различные и наиболее подходящие варианты экспедирования, перевозка грузов в собственных и арендованных вагонах, автотранспортом, мультимодальные перевозки. Создан в 1990 году. Основное направление – дистрибуция. Годовой оборот более 1 млрд. евро. Работников 4 000 людей, 35000 клиентов, 20 сеть магазинов. Полный цикл дистрибуции. Крупные клиенты с большими требованиями, по которым персонал учится, меняется, подстраивается. Частые обновления в ИТ программе, поэтому функционирует отдельное ИТ-подразделение до 50 чел. Эти улучшения чувствуются всеми.

В 3 странах имеют логистические парки, на 80 % покрыты своим транспортом. Основные сервисы: дополнительная упаковка товаров. Недавно начали работать в Польше. В Эстонии с 2017 г., в Латвии 2016 г. Выполняют работы «от двери до двери» - всю цепочку. Подтверждают, что стабильная и долгосрочная компания.

Самый большой склад площадью 40000 м², 22 000 паллетных мест, свободного места при загрузке 10 %. Внизу только сборочные места. Машина вмещает 18 паллет. Отопление газовое. Работают в 3 смены. Графики составляем сами. Программа автоматически разрабатывает оптимальные маршруты для грузового транспорта. Транспорт – бусы и грузовики 18 т, 12 т. Средняя загрузка автомобилей по объему 70 %. В среднем 2000-2200 доставки в сутки. Высота складов 10 метров.

Каунасская свободная экономическая зона

Каунасская свободная экономическая зона (www.ftz.lt) представляет территорию, площадью 534 га, с льготной системой налогообложения. Учредителем общества управления Каунасской СЭЗ является бельгийское общество АОI NV, представляющего интересы международного консорциума, состоящего из 11 партнеров-компаний.

Основана индустриальная зона, транспортный терминал, предоставляющий услуги распределения и складирования грузов, строительство бюро и гостиниц.

В 2007 г. начал свою деятельность современный терминал логистики «класса А» - ЗАО LEZ Kausta Logisyika» площадью 30000 м². Его уставной капитал на 100 % принадлежит Финскому финансовому предприятию, свою деятельность осуществляют также терминал логистики ЗАО «Lavisos LEZ terminalas» с общественным таможенным постом, предприятие по автоматизации промышленности ЗАО «Elinta», ЗАО «Aurantijos», созданное известным в Литве производителем пищевых добавок ЗАО «Aconitum», ЗАО «FEZ IG» – австралийская производственная компания, ЗАО «Ryterna» - крупнейший производитель гаражных дверей в Литве, ЗАО «VICI logistika» – компания по производству продуктов из рыбы, ЗАО «Finnfoam» – финская компания по производству теплоизоляционных плит.

Значимые содержания и лучшие практики Латвии, Литвы (подходы, модели, механизм, технологии, инструменты) по итогам обучающей поездки

Государство и бизнес

1. В Литве отдельное министерство транспорта с департаментами: 1) авто и авиатранспорта, 2) морского и железнодорожного транспорта, 3) департамент внешних связей и логистики.
2. 60 % груза порта Клайпеды производится на территории Литвы. Рига и Вентспилс в основном транзитные грузы.
3. Очень близкая, тесная кооперация между бизнесом и администрациями портов.
4. На таможенных постах используются три режима обработки - «красный», «зеленый», «желтый» коридоры.
5. В Литве отсутствует национальный авиаперевозчик. Усилия направлены на развитие аэропортов и новых направлений.
6. В Литве 7 СЭЗ.
7. СЭЗ придают импульс развитию портов, привлечению партнеров. Например, в парке высоких технологий в Вентспилсе работают несколько фирм, продолжающих выполнять заказы космической отрасли.

Профессиональные квалификации

8. Латвийская ассоциация развития транспорта и образования как союз эффективного сотрудничества транспортных и образовательных учреждений.
9. Правила ЕС, регулирующие доступ к транспортным профессиям.
10. Перевозка по таможенным гарантиям с поручительством как потенциал использования.

Предметы сотрудничества

11. Ассоциация стивидорных компаний предлагает сотрудничество в совместных заявках в проектах ЕС.
12. Компании стремятся к долгосрочному сотрудничеству, стабильности, предсказуемости, прозрачности.

Стратегия, видение – практические инструменты развития деятельности

13. Морские порты и предприятия демонстрируют реализацию и использование разработанных ранее стратегий – видения и целей, обеспечивающих расширение и развитие.
14. В морском порту разделение на управление и обеспечение – дирекция, государственная собственность, и терминалы, инфраструктура, индустриальные зоны продаются, сдаются в аренду. Лиепайский порт использует «наследие» военного порта в развитие коммерческого порта.
15. Предприятия подстраиваются под ситуацию на рынке. Соковый терминал переоборудован под перевалку пальмового масла из Юго-Восточной Азии с использованием голландского оборудования («из холодильника сделали сауну»).
16. Разработана стратегия порта Клайпеды на 50 лет вперед, т.к. причалы служат в среднем 50 лет до капитального ремонта.

Автотранспорт

17. Платные дороги временные (день, ночь), только для грузового транспорта, легковой автотранспорт бесплатно. Происходит постепенно переход на оплату за пройденное расстояние. Такси лицензируются.
18. Средний возраст машин («Вольво», «Мерседес») 2 года компании Girteka Logistics. Для 10 машин получены ТАРА-сертификаты, при нажатии водителем тревожной кнопки (на груди) служба помощи на территории ЕС приезжает через 15 мин.

Улучшение деятельности

19. В Girteka Logistics LEAN внедряется с 2014 года с участием филиала компании Тойота: ASAICHI (система коротких собраний для управления ежедневными процессами), KAIZEN (система непрерывного улучшения процессов); VACA (система оптимизации процесса); GEMBA WALKS (наблюдение за выполнением работы), PDCA (система по устранению причин проблемы), 5S (система организации рабочего места), STANDARDIZED WORK (стандартизированные процедуры).
20. Регулярный анализ действий и ошибок водителей, в отдельно отведенное водители просматривают все свои маршруты по деталям с нажатиями тормозов.

Экспертное мнение

21. Мнение ассоциации развития транспорта и образования Латвии: «Отставание Казахстана в технологиях развития и в политической активности в сфере транспорта и логистики».
22. Мнение ассоциации развития транспорта и образования Латвии: «Отсутствует самостоятельно сформированная политика в области новых технологий для решения транспортно-логистических задач».
23. Мнение ассоциации развития транспорта и образования Латвии: «Для доставки товаров это географически достаточно дальняя зона, безопасность грузов, тоже не является абсолютной».

Рекомендации и задачи для использования в Казахстане

1. Профессии в области логистики упорядочить и систематизировать в отраслевой рамке квалификаций «Транспортная логистика» для обоснования разработки соответствующих профессиональных стандартов и актуализации классификаторов занятий (НКЗ) и специальностей ВО и ТиПО.
2. Разработать профессиональные стандарты в видах деятельности «Управление и обслуживание транспортно-логистических центров», «Международные грузовые автоперевозки» (рабочие наименования профстандартов).
3. Разработать учебные программы для обучения профессиям (квалификациям) профессиональных стандартов «Управление и обслуживание транспортно-логистических центров», «Международные грузовые автоперевозки».
4. Предоставить материалы, контакты, отчет о поездке транспортно-логистическим центрам и другим заинтересованным сторонам.
5. Организовать рабочие встречи и дистанционное взаимодействие представителей Департамента транзита и логистики МИР РК, «DAMU Logistics Алматы», «Continental Logistics Астана», СТК «KAZLOGISTICS» по итогам обучающей поездки, разработке профессионального стандарта и программы обучения.
6. Определить возможность заключения меморандума о сотрудничестве Ассоциации стивидоров Рижского порта с СТК «KAZLOGISTICS» по формированию заявок в проекты ЕС, и организации обучения в порту Актау.
7. Изучить опыт, проекты и определить возможности сотрудничества с Латвийской ассоциацией развития транспорта и образования.
8. Изучить Правила ЕС, регулирующие доступ к транспортным профессиям (https://ec.europa.eu/transport/modes/road/access_en).
9. Изучить темы и содержания исследований ЕС по всем видам транспорта (https://ec.europa.eu/transport/modes_en).
10. Продолжить проектное взаимодействие с участниками поездки из Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана в группе WhatsApp «Проект СТJ», в которую можно войти по ссылке <https://chat.whatsapp.com/5IDLcQLZW9J9rovU8Gnpq6>

Участники обучающей поездки выражают большую благодарность -

Айжан Бейсеевой, региональному специалисту по транспорту и логистике проекта USAID СТJ;

Ирине Ивановой, администратору инновационного фонда проекта USAID СТJ;

за создание комфортных условий пребывания и перемещения в Латвии и Литве, результативные встречи, контакты, подробное информирование и демонстрацию образцов успешного функционирования транспортно-логистической сферы Латвии и Литвы!

Список интернет-адресов

- 1) Латвийская ассоциация развития транспорта и образования www.lataia.lv/ru/
- 2) Научный учебно-консультационный центр транспорта и логистики Латвии www.zmktlc.lv/public/?id=4&ln=ru
- 3) Институт транспорта и связи Риги (TSI) www.tsi.lv/ru
- 4) Латвийские железные дороги www.ldz.lv/ru
- 5) Рижский свободный порт <http://rop.lv/ru>
- 6) Рижский контейнерный терминал <http://rop.lv/ru/uslugi/buksiry/riga-container-terminal.html> www.rigact.lv
- 7) Вентспилсский свободный порт www.portofventspils.lv/
- 8) Критерии оценивания предприятий для получения лицензированного статуса www.portofventspils.lv/images/userfiles/files/kriterii_ocenivaniya_predpriyatij_pri_prisuzhdenii_statusa_licenzirovannogo_predpriyatiya.pdf
- 9) Правила Свободного порта Вентспилс http://www.portofventspils.lv/images/userfiles/files/ru_ventspils_brivostas_noteikumi_05_08_2016_ru_gala.pdf
- 10) Тарифы Свободного порта Вентспилс (ENG) <http://www.portofventspils.lv/images/userfiles/files/tarify-ventspilsskogo-svobodnogo-porta-2016-01-01-eng.pdf>
- 11) Форма заявки на получение инвестиционных льгот в СЭЗ www.portofventspils.lv/images/userfiles/files/forma_zayavki_na_poluchenie_investicionnyh_lgot_v_sez_2016.pdf
- 12) ООО VK Tranzīts www.vktranzits.lv/ru
- 13) Noord Natie Ventspils Terminals www.nnvt.lv
- 14) Лиепая Балк Терминал <http://lbt-port.com/ru>
- 15) Компания «Terrabalt» www.terrabalt.lv/ru
- 16) Клайпедский порт www.portofklaipeda.lt
- 17) Клайпедская стивидорная компания «BEGA» www.bega.lt
- 18) АО «Klaipėdos Smeltė» стивидорная компания www.smelte.lt
- 19) Информационная система грузов и товаров «KIPIS» www.portofklaipeda.lt/kipis-informatsionnaya-sistema-gruzov-i-tovarov
- 20) Дистрибьютор фруктов и овощей «Baltic Fresh Fruit» www.bff.lt
- 21) ЗАО «VPA Logistics» www.vpalogistics.eu
- 22) Министерство путей сообщения Литовской Республики <http://sumin.lrv.lt/>
- 23) Клайпедская свободная экономическая зона www.feiz.lt
- 24) Логистический центр Rhenus Logistics www.lt.rhenus.com
- 25) Логистический центр Girteka Logistics www.girteka.eu презентация <https://we.tl/f8qYL3Js4h>
- 26) Группа компаний "Baltic Logistics Group" <http://balticlogistics.com>
- 27) Каунасская свободная экономическая зона www.ftz.lt
- 28) Транспорт Латвии www.transport.lv
- 29) Европейская комиссия по транспорту http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- 30) Ассоциация европейского транспорта www.aetransport.org/lc/cms/page_view.asp?id=22
- 31) Европейский транспортный форум www.europeantransportforum.eu/
- 32) Европейская конференция транспортных научно-исследовательских институтов www.ectri.org

Фотоматериалы

www.facebook.com/groups/kazlog/permalink/2070346489908784/

Составил: Марат Исабеков, 20 апреля 2018 г.
☎ +7(7172) 600440, +77013670261, +77085513795,
✉ m.isabekov@kazlogistics.kz, isabekovmarat@gmail.com

Группа в фейсбуке «Аналитика и умения на транспорте и логистике»:
www.facebook.com/groups/kazlog/