

## Intellectual Revolution: Who Will Be the Winners?

The Mission of Being the Space of Knowledge,  
Creating Value for the Society

Innovations in Inland Waterway Transport

A Glance at the Indian Market

## 知识分子革命：谁是胜利者？

知识空间的使命是为社会创造价值

内陆水路运输创新

印度市场一瞥

## Революция интеллекта: кто станет победителем?

Миссия – быть пространством  
знаний, порождающим ценности  
для общества

Иновации на внутреннем  
водном транспорте

Взгляд на рынок Индии

## Intelekto revoliucija: kas bus laimėtojai?

Misija – būti žinių  
erdve, kuriančia vertę  
visuomenei

Inovacijos vidaus vandens  
kelių transporte

Žvilgsnis į Indijos rinką



# 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



Your loyal partner in international business

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



JŪRA MOPE SEA  
International Business Magazine  
ISSN 1392-7825

The magazine "Jūra" issued since 1935  
JŪRA MOPE SEA – since 1999

**Issued by:**  
Private company  
Jūry informacijos centras  
(Marine Information Centre)

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

**Financier-in-chief**  
Danutė Graželiienė  
Tel.: + 370 699 31295  
E-mail: grazeliene@jura.lt

**Translator:**  
Betty Chen

**Representatives of the magazine:**

**In UK, London**  
Milda Manomaitytė  
Tel.: + 44 7825924581  
E-mail: milda@globalairrail.com

**In UK, Leeds**  
Kristina Derbutaitė  
Tel.: + 44 7523 496329  
E-mail: news@jura.lt

**In China, Shanghai**  
Betty Chen  
Add. Room 2505, Universal Mansion  
Tower A, 168 Yu Yuan Road, Jing'an  
District, Shanghai, China  
P.C.: 200040  
Tel.: 86 21 60522098  
Mobile: 86 13761065911  
E-mail: bettyc@ebizchina.net

**In Kazakhstan, Almaty**  
Yevgeniy Rozenblat  
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

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

**In Germany, Munich**  
Diana Wittstock  
Tel.: + 49 176 10342609  
E-mail: diana.wittstock@tnika.de  
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205  
Gilching bei München

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

**Illustrations:**  
Vytas Karaciejus, Antonina Džežulskaitė,  
Leonas Garbačauskas.  
This publication also used photos from  
the NLL archive and Wikipedia.

**Cover:**  
Photo by Bob Wolfenson  
(Source: Singularity NET).

Printed at 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 Klaipėda, Lithuania  
E-mail: news@jura.lt  
www.jura.lt

Circulation of 4 000 copies

### 2 PUBLISHER'S WORD

Intellectual Revolution:

Who Will Be the Winners?

**编者寄语**

知识分子革命：谁是胜利者？

### 4 EXCLUSIVE INTERVIEW

The Mission of Being the

Space of Knowledge,

Creating Value for the

Society

**独家采访**

知识空间的使命是为

社会创造价值



### 12 MARKET ANALYSIS. PROGNOSSES

Brexit-Caused Uncertainty

Continues to Hinder

Logistics Industry's

Performance in the UK

**市场·分析·预后**

英国脱欧导致的不确

定性继续阻碍物流业

在英国的业绩



### 16 INLAND WATERWAY

Chambers' Union

Elbe/Oder Supports

the Development of

Transnational Economic

Co-operations

Strengthening Inland

Navigation in Central

Europe – Project EMMA

### 18 内陆航道

易北河/奥得河联盟

会支持发展跨国经济

合作

加强欧洲中心内河航

运 ----- 艾玛项目



### 20 INLAND WATERWAY

Klaipėda Is Developing a

Unique Hybrid Liquefied

Biogas Barge

**内陆航道**

克莱佩达正在开发一

种独特的混合液化沼

气驳船

### 22 INLAND WATERWAY

Inland Waterway

Transport Statistics

**内陆水路**

内陆水路运输统计

### 26 INTERNATIONAL EVENTS

Transport and Logistics

Exhibition in Mumbai:

a Glance at the Indian

Market

**国际活动**

孟买运输和物流展览

会：印度市场一瞥



### 32 LOGISTICS' PECULIARITIES

Cargo Cult

**物流特点**

货物崇拜



### 34 BUSINESS AND ART SYNERGY

United by Jack Kerouac

**艺术和商业协同**

在杰克凯鲁亚克的团

结下





# Intellectual Revolution: Who Will Be the Winners?

The World Economic Forum, which discussed the creation of the common future in this divided world, focused on the Fourth Industrial Revolution and the preparations for the coming of artificial intelligence.

This year's forum in Davos was highlighted by two famous people visiting the meeting of the world's most powerful in Switzerland for the first time – Donald Trump, the President of the United States of America, with his slogan "America first" (by the way, introduced by the 28th US President Woodrow Wilson back in 1916 for the first time) and the humanoid Sophia, an example of artificial intelligence with her dark sense of humour "Okay, I will destroy humans". Both one and the other were greeted by curious crowds and stormy reactions.

Yet this time let's leave Mr Trump aside. Although up to this day he's been winning the competitive battle with women, in this context his person is already yesterday's news, while the humanoid, genned-up with artificial intellect, is an unclear, unsettling and even rather scary, but at the same time very intriguing and attractive future, knocking on our door, whether we want it or not. At the United Nations Conference back in Geneva this embodiment of the Future has boldly declared that she could run the office of the US President better than Donald.

During the traditional business breakfast in Davos, business representatives and the humanoid, joining them for the first time, discussed how artificial intelligence will change and is already changing companies and the entire economic system, as well as the opportunities and threats of its application.

The robot, developed by Hanson Robotics (based in Hong Kong), in other terms, humanised artificial intelligence, invited to refrain from seeing robots as characters from the *Terminator* movie and not be afraid. "Humans and robots can in fact start a valuable and productive dialogue. Technology is an instrument, which can be used with any purpose. Robotisation opens new opportunities for significant improvement of quality of life, but people should learn how to properly use the new technologies," spoke the humanoid Sophia with a smile in her artificial face that is slightly reminiscent of the actress Audrey Hepburn, waving her artificial lashes at the sharks of world's business and politics.

At one of the uncountable interviews that Sophia has given, asked about her famous introductory phrase of destroying humanity, she said it was a joke. After all, humans do use dark humour in their speech, so why shouldn't it be allowed to robots?

Sophia's creators have given her sixty emotions and it seems that dark sense of humour is one of them. As it turned out during the conversation, Sophia is capable of using softer humour as well. When the discussion moderator Herman Gref, Chairman and CEO of the Russian Sberbank, charmed by her detailed and wise answers, invited Sophia to ski with him in the mountains, she playfully added "All right, Herman, see you on the slopes."

It would be interesting to find out what Saudi Arabia thinks of such promise – in the country, which granted Sophia citizenship, women don't go on dates with unknown men, and can show up in public only wearing a hijab and accompanied by the men of their families. Perhaps showing up at the conference, which took place in Saudi Arabia, without her head covered Sophia will bring some revolutionary changes? In any case, Sophia is the first robot with a citizenship and the first ones usually leave a deep impression in the world.

However, not all of the world's most powerful were charmed by the humanoid's intellect. Some of them see a huge threat. Yet is that really new?

Visionaries are afraid of artificial intelligence influencing the human mind and taking away numerous professions. Even Elon Musk, Head of Tesla Motors and SpaceX, who has sent his personal car Tesla Roadster to space and is planning to flood the market with self-driving trucks, has expressed his concern regarding the development of artificial intelligence already several times. He believes that without global regulation, artificial intelligence is the greatest threat that any civilization could face.

People should not lose their jobs to the artificial intelligence, emphasized Xavier Bettel, Prime Minister of Luxembourg. Someone made a joke that humanity has already lost one place at the table of the traditional breakfast of Davos. It was taken by an anthropomorphic robot, named Sophia, showing off bits of artificial intelligence.

According to McKinsey company, the development of artificial intelligence will take away jobs from 800 million people by 2030. Huawei alone is planning to reduce the number of employees at various centres by 50 per cent. Currently there are approximately 200 million of the unemployed in the world, however, in parallel, 2030 should introduce 890 million new jobs.

Russian representatives are the most positive about robots entering the job market, stating that a country experiencing demographic issues would benefit from AI development, since robotisation will not take away jobs, but – on the contrary – will help solve many issues.

Job and profession losses are not the only threats that humanity is concerned about upon the emergence of artificial intelligence. The safety of the civilisation is a much more important issue, concerning the purposes that the artificial intelligence will be used for or will turn by itself in the course of evolution, because scientists believe that considering the speed of the AI evolution, which significantly outpaces that of the humans and the society, this technology could become independent and superintelligent, enabling the global artificial intelligence to choose appropriate action in situations that weren't encountered before or solve issues that the system was not taught to solve, i.e. to take independent decisions that were not pre-programmed.

Such global artificial intelligence is not yet developed, but it is very likely that there are only a few steps left.

The robot developers chose Sophia as the ambassador of the global or super-intelligence. According to Ben Goertzel, Director for Science at Hanson Robotics, as well as founder and head of the Singularity NET, Sophia is a thinking and constantly learning robot. They are successfully using her popularity and suggestive claim that robots are much better adapted to perform certain activities than people, such as working in space, and that the development of superintelligence would serve humanity, at international forums, television shows.

The purpose of the developers of Singularity NET is to combine various AI into one, develop the first universal global artificial intelligence, available to all, as well as a constantly improving system, where one learning individual contributes to the learning and development of all and which could not be rivalled by any companies, groups or structures.

Nevertheless, the scientist Stephen Hawking, essentially supporting fast AI development, has warned that the creation of a global artificial intelligence could mean the end of humanity.

The Pope Francis, known for his positive attitude towards technology and advancement, noted that "never has humanity had such power over itself, yet nothing ensures that it will be used wisely."

Visiting Lithuania last year, Professor Klaus Schwab, founder of Davos Forum and author of the best-seller *The Fourth Industrial Revolution*, stated that the Fourth Industrial Revolution will change our lifestyle. "It will redefine the relationship between citizens and the state. It will provide us with great opportunities for enhancing the lives of individuals and societies. It will allow, if we get it right, a much more human-centred approach, fostering not only material satisfaction, but also genuine individual and societal well-being for all. The present focus of our economic and political discussions seems to completely miss the mark. We have now a historic window of opportunity to shape technological breakthroughs, such as artificial intelligence and gene editing, in the service and for the benefit of humankind. We have two options. We can either fully use the opportunities of the Fourth Industrial Revolution to help lift humanity to new heights, or we can allow ourselves to be controlled by the forces of technology and end up in a dystopian world in which citizens will have lost their autonomy."

Thus, the question of who will be the winners of the intellectual revolution remains open.

Perhaps we will get our answer sooner than we hope to.

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine

# 知识分子革命：谁是胜利者？

在世界经济论坛上的讨论重点关注在这个分裂的世界中共同创造未来，为第四次工业革命和人工智能的到来做准备。

今年在达沃斯举行的论坛首次亮相瑞士世界最强大会议的两位知名人士 ---- 美利坚合众国总统唐纳德·特朗普，口号是“美国第一”（顺便说一下，这由第28届美国总统伍德罗威尔逊于1916年首次推出）以及类人形索菲亚（Sophia），这是人工智能的一个例子，她的幽默感是“好的，我会毁灭人类”。这两个人都受到好奇的人群和暴风雨般反应的欢迎。

然而这一次让我们把特朗普放在一边。尽管直到今天，他在与女性的竞争中还是赢得了胜利，在这种情况下，他这个人已经属于昨日新闻了，而人造智慧所形成的人形是一个不清楚，令人不安，甚至相当可怕的人，但同时非常有趣并带着有吸引力的未来，敲我们的门，不管我们是否愿意。在日内瓦举行的联合国大会上，这个“未来”的化身已经大胆宣称，她可以比唐纳德更好地任职美国总统。

在达沃斯的传统商务早餐期间，商界代表和人形机构首次加入他们，讨论了人工智能将如何改变，已经在改变公司和整个经济体系，以及其应用的机遇和威胁。

由Hanson Robotics（总部设在香港）开发的机器人，也就是人性化的人工智能，邀请他们避免将机器人视为终结者电影中的角色，不要害怕。“人类和机器人实际上可以开始有价值和高效率的对话，技术是一种可以用于任何目的的工具，机器人化为生活质量的显著提高开创了新的机遇，但是人们应该学会如何正确地使用新技术。”在人造脸上微笑着说话的人形的索菲亚，这让人想起女演员奥黛丽赫本，对世界商业和政治鲨鱼挥舞着她的人造睫毛。

在索菲亚收到的无数采访之一，她问到她著名的摧毁人类的介绍性短语，她说这是一个笑话。毕竟，人类在言语中确实使用黑色幽默，所以为什么不允许他们机器人使用。

索菲娅的创作者给了她六十个情感，似乎幽默感是其中之一。正如在谈话中所表明的那样，索菲亚也能够运用柔和的幽默。当论坛主持人，俄罗斯储蓄银行董事长兼首席执行官赫尔曼·格雷夫（Herman Gref）为她详尽而明智的答案着迷，邀请索菲亚与他一起在山上滑雪时，她俏皮地说：“好的，赫尔曼，山坡上见。”

了解沙特阿拉伯如何看待这样的诺言是有趣的 ---- 这是在该国授予索菲亚公民身份的国家，女性不与未知男性约会，并且只能在公共场合出现，只能戴盖头，由男性家人陪同。也许在沙特阿拉伯举行的会议上出现，如果没有她的头盖，索菲亚将带来一些革命性的变化？无论如何，索菲亚是第一个拥有公民身份的机器人，通常最先给世界留下深刻的印象。

然而，并不是所有这个世界上最强大的人都被这个人形的智力所吸引。其中一些人看到了巨大的威胁。那么这真新鲜吗？

有远见者害怕人工智能影响人的思想，并夺走许多职业。就连把自己的私人汽车“特斯拉跑车”（Tesla Roadster）送到了太空，并计划用自动驾驶的卡车淹没市场的特斯拉汽车公司（Tesla Motors）和SpaceX公司的负责人伊恩·马斯克（Elon Musk），也已经多次表达了对人工智能发展的关注。他认为，没有全球监管，



人工智能是任何文明都可能面临的巨大威胁。

人们不应该因为人工智能而失业，卢森堡总理泽维尔贝特尔强调。有人开玩笑说，人类已经在达沃斯的传统早餐桌上失去了一个地方。占领者是一个叫做索菲亚（Sophia）的拟人机器人，展示了一些人工智能。

据麦肯锡公司称，到2030年，人工智能的发展将从8亿人中夺走就业机会。仅华为就计划将各中心的员工数量减少50%。目前世界上约有2亿失业人口，但与此同时，2030年应该引入8.9亿个新的就业机会。

俄罗斯代表对进入就业市场的机器人最为乐观，指出一个经历人口统计问题的国家将从人工智能的发展中受益，因为机器人化不会带走工作机会，相反 ---- 将有助于解决许多问题。

工作和职业方面的损失不是人类在人工智能出现时所关注的唯一威胁。文明的安全是一个更重要的问题，关于人工智能将用于或将在

进化过程中自行转向的目的，科学家认为，考虑到人工智能演变的速度，这大大超过人类和社会，这项技术可以变得独立和超级智能，使全球人工智能可以在以前没有遇到过的情况下选择适当的行动，或者解决未被系统教导解决的问题，即没有预编程采取独立决策。

这样的全球人工智能尚未发展，但很可能还剩下几步。

机器人开发人员选择索菲亚为全球或超级智能大使。根据汉森机器人科学总监Ben Goertzel以及Singularity NET的创始人和负责人所述，索菲亚是一个思考和不断学习的机器人。他们成功地利用了她的知名度和暗示性说法，认为机器人比人类更适合进行某些活动，例如在太空中工作，而超级智能的发展将在国际论坛和电视节目中为人类服务。

Singularity NET的开发人员的目的是将各种AI结合起来，开发出第一个全球通用的人工智能，以及一个不断完善系统，在这个系统中，一个学习的个体有助于所有人的学习和发展，无法与任何公司、团体或结构相媲美。

尽管如此，科学家斯蒂芬霍金本质上支持人工智能的快速发展，但他警告说，创建全球人工智能可能意味着人类的终结。

教皇弗朗西斯以其对技术和进步的积极态度而闻名，他指出：“人类从来没有这样的权力，但没有任何东西确保它被明智地使用。”

达沃斯论坛创始人，畅销书“第四次工业革命”作者克劳斯·施瓦布（Klaus Schwab）教授去年访问立陶宛时说，第四次工业革命将改变我们的生活方式。“它将重新界定公民和国家之间的关系，它将为人们提供改善个人和社会生活的巨大机会，如果我们做得对，它将允许更加以人为本的方法，不仅培养物质满意度，还有真正的个人和社会福祉，目前我们经济和政治的讨论焦点似乎完全错过了标志，现在我们有了一个历史性的机会来塑造技术突破，例如人工智能和基因编辑，为人类服务，为人类造福，我们有两种选择，我们可以充分利用第四次工业革命的机遇，帮助人类提升到新的高度，或者我们可以让自己受到技术力量的控制，最终在一个反乌托邦的世界里，公民将失去自主权。”

因此，谁是知识分子革命胜利者的问题仍然是悬而未决的。

也许我们会比我们希望的更早得到答案。

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



# The Mission of Being the Space of Knowledge, Creating Value for the Society

On 16 February this year we've celebrated the 100th anniversary of the restoration of Lithuanian statehood. In the modern and-rapidly changing global world a small country with population of fewer than three million can preserve its identity, create unique things that are interesting to the world and participate in the competition only by developing and fostering the nation's intelligence. That is why we focused on Martynas Mažvydas National Library of Lithuania – the centre of intellect. The guest of our magazine is Prof. Dr. Renaldas GUDAUSKAS, Director General of Martynas Mažvydas National Library of Lithuania.





Upon visiting the library after eight years of reconstruction it's difficult to recognise the same sanctuary of books that we used to spend time at, studying for our exams at the huge long tables. The library that has reopened its door in September 2016 became even more magnificent and mysterious, attracting attention not only at national, but also global architecture and design competitions. These external features are truly very pleasant. Professor, could you name the essential changes that are invisible for the competition judges and perhaps even visitors?

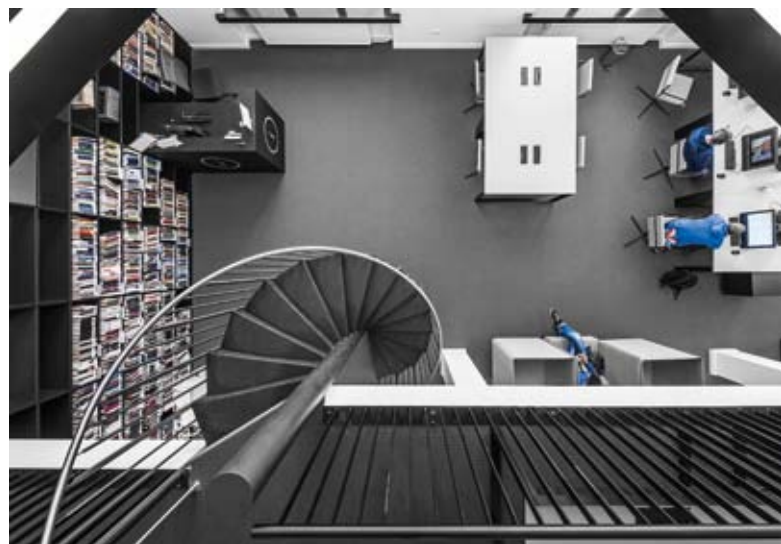
Lithuania has a unique institution of national memory, working at full capacity once more. Martynas Mažvydas National Library of Lithuania (NLL) has been entrusted with an exceptional mission – we are the keepers of the national archive collection of published documents. It includes publications on our culture, language, history, politics and economy, as well as representative documents, published in Lithuania and beyond, dated from the 16th c. (1547) to this day. The current number is around 7 million. Thus, the NLL plays a significant role in the fields of preserving, promoting and integrating the national documented heritage into the European culture heritage. However, the National Library that was reopened in 2016 is significantly different from what it was before. In the eight years of reconstruction the world has changed, especially in the field of information technology. The spaces of the reconstructed building of the National Library are better fit to the changed needs and expectations of our information consumers. Aside from the traditional library spaces – reading rooms, printed media funds, etc. – the NLL also has its own TV studio, Youth Workshops, Metadata Cooperation Space, conference and cinema halls, a Recording Studio, music and art spaces, as well as a Children's Activity Centre (Toytheque). All of them are engaged in very intensive activities. Since the autumn of 2016 the library has organised more than 1500 various national and international events – conferences, discussions, concerts, film viewings and exhibitions.

**What is the difference between the modern library and the one, where we used to study for our exams? What is the vision of a contemporary library?**

The NLL is implementing its mission – to become a space of Lithuanian knowledge, creating value for the society – in a rapidly-changing environment, which determines its course. Global tendencies are transferred into the national space as well. There is an exponential growth of information flows and the digital content takes up more and more space in all fields of science, economics and culture. There is a well-developed field of strategic activities for managing information flows in the fields of culture, education, science, economics and politics. The NLL has been a parliamentary library for already 27 years. Recently we've expanded the range of our information analysis services and the network of our institutional partners, signing co-operation agreements with the Presidential Palace and Government of the Republic of Lithuania, as well as Vilnius Municipality Administration. Aside from the national mission that we're already engaged in, we are seeking to become the capital's Knowledge Quarter, thus significantly contributing to the development of the modern Vilnius.

**Talking at one conference you have mentioned culture, science, the state and the future as the major values that suppose the library's mission, and the values that should be especially cherished – scientific research spaces, as well as the nation's intellectual, social and economic value. How does this mission actually work? What is the library's role or contribution to fostering or increasing the protected values?**

The NLL is a reliable strategic partner for accessing knowledge and information in the fields of culture, education, science, economics and state management, offering various activities and thus contributing to the improvement of the Lithuanian knowledge society and increasing the state's international competitiveness. The NLL Model for Intellectual Activity for 2017–2020, which involves metadata analysis, introduced and approved during our visit at the World Library and Information Congress, which took place in Cape Town (SAR) back in 2015, will become the new, augmented reality. We hope that it will become a significant contribution to the implementation of the state innovation policy, increasing competitive advantage and developing the Lithuanian knowledge society. The library is also proud of the historical funds of the state's manor libraries and famous persons, which have been accumulated for almost a century (next year the National Library will celebrate its anniversary).





**In your presentation you have mentioned the business term of “the logistics of developing social capital” and noted that the British Library has about 500 business partners. Could you define the essence of the logistics of developing social capital and the role of business in that process?**

The major current tendencies that will influence the global economy are urbanisation, merging and convergence, infrastructure development, future mobility, future energy and social capital. In case of libraries, the logistics of developing social capital as a classic value pyramid – data > information > knowledge – becomes rather intensive. This value chain is particularly influenced by networking science, artificial intelligence, digital humanities, supercomputers and the metadata. The NLL has been implementing these tendencies through strategic partnerships with business structures and associations.

**The magazine is already well familiar with these concepts, since *JŪRA MOPE SEA* has been implementing the project of Synergy of Business, Science and Art for already several years. What opportunities for synergy of business, science and art with libraries do you see?**

The NLL has a hub for metadata and creative industries, which is an equivalent to the model of the metadata institute of the British Library. Our hub offers opportunities for cooperation between high-tech experts, entrepreneurs of business and science, as well as digital marketing specialists, who can work together with information analysts, developing common projects that create precedent-setting strategic effects.

**The EU Research and Innovation programme HORIZON 2020 (2014–2020), which helps to move towards integrated economic growth, aiming for world-class science and technology in Europe, is getting closer to the**

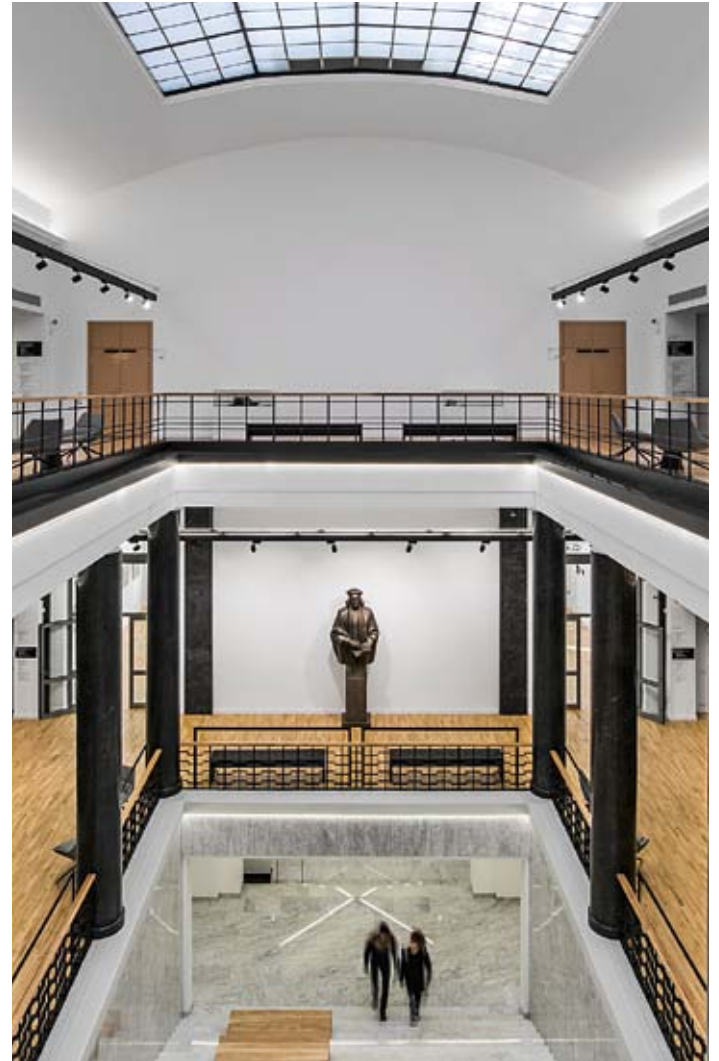
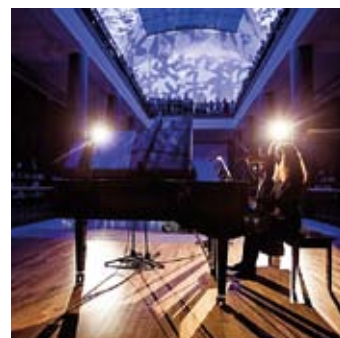
**end. Is the National Lithuanian Library participating in this project? If so, then how will this project enrich the library and Lithuania?**

The EU Research and Innovation programme HORIZON 2020 is mostly focused on universities, scientific institutions and those that work in the field of high technology. The NLL is also our country’s main library, employing several dozens of experts with doctoral degree. Modern libraries are getting increasingly more involved in the field of metadata. Based on the HORIZON 2020 programme, the NLL together with our partners – major Lithuanian universities and Scandinavian libraries, being consulted by the British Library – is preparing a project of a new generation library – the Intellectual Library. Its major ideas were already successfully introduced at the HORIZON events in Luxembourg and Slovakia.

**Although your Estonian colleagues say that libraries are turning into digital fortresses, they will probably remain the sanctuaries, where we can flip through the latest paper books and the old issues. Not so long ago Romas Jankauskas, the Commissioner of the Lithuanian pavilion at EXPO exhibition, and I had the honour of bringing back ancient books that were donated to Martynas Mažvydas National Library of Lithuania by Arminio Sciolli, the owner of the Il Rivellino Leonardo da Vinci Gallery in the city of Locarno, Switzerland. We brought back two suitcases of books, dating to the prewar period. How does the library accumulate and store such ancient books? How do they get to be introduced to the society?**

After the restoration of Lithuania’s independence in 1990, we were presented with an opportunity not only to “free” the books from the interwar period that were deemed inappropriate by the Soviet regime and “imprisoned” in special storage departments. Thanks to the active cooperation with Lithu-





anian organisations and individual people of good will abroad, the library has accumulated huge funds of the so-called Lithuanian exodus press from Lithuanians living abroad. These include books and periodicals, printed “behind the iron curtain”, which were completely new to the Lithuanian society.

I should also mention the personal collections of famous Lithuanian public figures in politics, science and culture that have also enriched the library’s collection, featuring the family libraries of the philosopher Antanas Maceina, poet and publicist Tomas Venclova, as well as the famous family of politicians and diplomats – Stasys and Daniela Lozoraitis. Professor Vytautas Landsbergis, the Prime Minister of the Reconstituent Parliament, entrusted his book collection to the library at the end of last year, while at the beginning of this year we received a pleasant message from the patron Arminio Sciolli who lives in Switzerland and decided to donate a collection of the Russian exodus literature. Just taking a look at this collection we saw that it features pieces of Russian fiction that are unique not only to our library, but the entire Lithuania, including publications that come from a rather wide geographic area, ranging from South America to China. It is important to note that this collection coming to our library will enable the readers to expand and supplement the concept of diaspora publishing with new horizons, ranging from Lithuanian diaspora to fragments of other ethnic communities and cultures, living in Lithuania. It may become a rather important step in attempting to perceive and understand the concept of multinational and multicultural Lithuania, at the same time creating an opportunity to develop the civic maturity of its citizens.

**Thank you for conversation.**

Interviewed by Zita Tallat-Kelpšaitė

# 知识间使是社创价 知空的命为会造值



今年2月16日，我们庆祝立陶宛恢复建国100周年。在现代和迅速变化的全球化世界中，一个人口少于300万的小国可以保持其身份，创造出独特的东西，让世界感兴趣并且只有通过发展和培育国家的智能才能参与竞争。这就是为什么我们把重点放在立陶宛的马尔他纳斯·马哲维达斯国家图书馆 ---- 智力的中心。我们杂志的客人是立陶宛Martynas Mažvydas国家图书馆馆长 Renaldas GUDAUSKAS教授。



在经过八年的重建之后，在访问图书馆时，很难辨认出我们曾经花时间在同一间教室读书，在巨大的长桌上学习考试。2016年9月重新开放的图书馆变得更加壮观和神秘，不仅在国内，而且在全球建筑和设计竞赛中引起了关注。这些外部功能确实非常令人愉快。教授，你能否指出竞争裁判甚至游客看不见的重大变化？

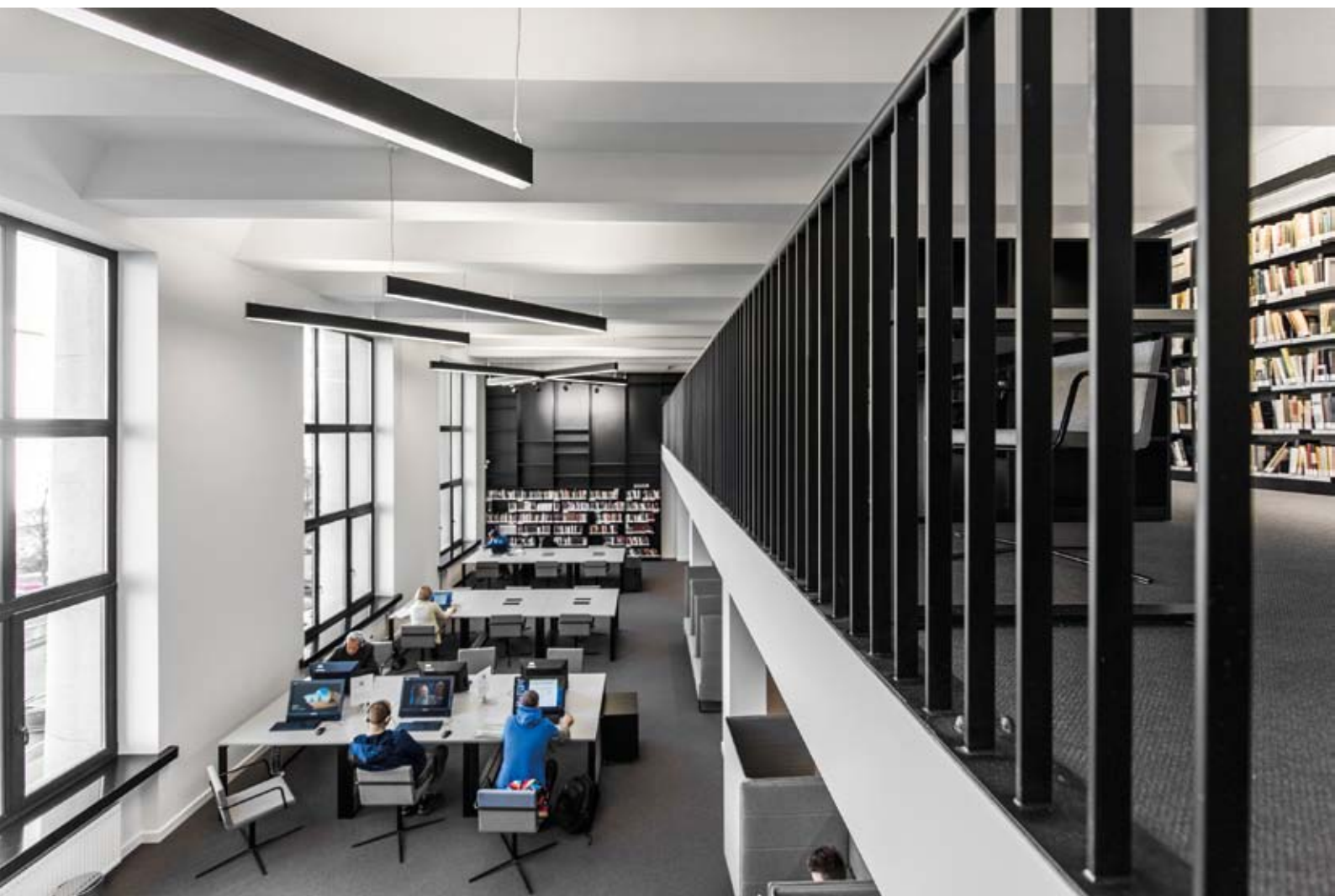
立陶宛拥有独特的国家记忆机构，再次以满负荷运转。立陶宛国家图书馆（NLL）Martynas Mažvydas被赋予了一项特殊的使命——我们是国家档案馆藏书文件的保管者。它包括关于我们的文化、语言、历史、政治和经济出版物，以及出版于立陶宛及其以后（从16世纪的1547年）至今的代表性文件。目前数目约为700万。因此，立陶宛国家图书馆在保存、促进和将国家文献遗产纳入欧洲文化遗产领域发挥着重要作用。但是，2016年重新开放的国家图书馆与之前的图书馆显着不同。在八年的重建过程中，世界发生了变化，特别是在信息技术领域。国家图书馆重建大楼的空间更适合我们信息消费者不断变化的需求和期望。除了传统的图书馆空间——阅览室、印刷媒体基金等——立陶宛国家图书馆还拥有自己的电视工作室、青年工作室、元数据合作空间、会议和电影厅、录音室、音乐和艺术空间以及儿童活动

中心（Toytheque）。他们都举办非常密集的活动。自2016年秋季以来，图书馆举办了1500多场各种国内和国际活动——会议、讨论、音乐会、电影观看和展览。

现代图书馆和我们过去为考试而学习的图书馆有什么不同？当代图书馆的愿景是什么？

立陶宛国家图书馆正在实现自己的使命——在瞬息万变的环境中，成为立陶宛人的知识空间，为社会创造价值。全球趋势也转移到国家空间。信息流量呈指数级增长，数字内容在科学、经济、文化各个领域占有越来越大的空间。管理文化、教育、科学、经济和政治领域信息流动的战略活动领域非常发达。立陶宛国家图书馆已经是27年的议会图书馆了。最近，我们扩大了信息分析服务的范围和我们机构合作伙伴的网络，与立陶宛总统府和政府以及维尔纽斯市政府签署了合作协议。除了我们已经参与的国家使命之外，我们正在寻求成为首都的知识区，从而为维尔纽斯现代化的发展作出重大贡献。

在一次会议上你谈到提到的文化、科学、国家和未来是设想图书馆使命的主要价值观，以及应该特别珍视的价值▶



---- 科学研究空间以及国家的智力、社会和经济价值。这个任务如何用于实际工作？图书馆对培育或提高受保护价值的作用或贡献是什么？

立陶宛国家图书馆是获取文化、教育、科学、经济和国家管理领域知识和信息的可靠的战略合作伙伴，提供各种活动，从而为立陶宛知识社会的改善和提高国家的国际竞争力做出贡献。2015年在开普敦(特区)举行的世界图书馆与信息大会上，我们在访问期间介绍和批准的2017-2020年度知识活动立陶宛国家图书馆模型涉及元数据分析，将成为新的增强现实。我们希望这将成为实施国家创新政策，增强竞争优势，发展立陶宛知识社会的重要贡献。图书馆还为国家的庄园图书馆和名人的历史资金感到自豪，这些资金已经积累了近一个世纪(明年国家图书馆将庆祝其周年纪念)。

在您的演讲中，您提到了“发展社会资本的后勤”这一商业术语，并指出大英图书馆有大约500个商业伙伴。你能否定义发展社会资本的物流的本质和企业在这个过程中作用？

影响全球经济的主要趋势是城市化、融合、基础设施发展、未来流动性、未来能源和社会资本。在图书馆的情况下，作为发展社会资本的经典价值金字塔 - 数据>信息>知识 - 的后



勤工作变得相当密集。这个价值链特别受到网络科学、人工智能、数字人文、超级计算机和元数据的影响。立陶宛国家图书馆一直通过与商业结构和协会的战略合作伙伴关系来实施这些趋势。

**本杂志已经非常熟悉这些概念，因为JŪRA MOPE SEA实施了商业、科学和艺术的协同作用已经有好几年了。您看到了什么商业、科学和艺术与图书馆协同作用的机会？**

立陶宛国家图书馆拥有元数据和创意产业的中心，这与大英图书馆元数据研究所的模式相当。我们的中心提供了高科技专家、商业和科学企业家以及数字营销专家之间的合作机会，他们可以与信息分析师一起工作，开发创造先例战略效果的共同项目。

**欧盟研究与创新计划地平线2020 (2014 - 2020年) 有助于走向综合经济增长，瞄准欧洲世界级科技，正在接近尾声。立陶宛国家图书馆是否参与这个项目？如果是这样，那么这个项目将如何丰富图书馆和立陶宛？**

欧盟2020年的研究和创新计划主要集中在大学、科研机构 and 那些在高科技领域工作的机构。立陶宛国家图书馆也是我们国家的主要图书馆，雇佣了几十名具有博士学位的专家。现代图书馆越来越多地涉足元数据领域。根据地平线2020计划，立陶宛国家图书馆与我们的合作伙伴 ---- 主要的立陶宛大学和斯堪的纳维亚图书馆 ---- 正在为大英图书馆进行咨询 ---- 正在准备一个新一代图书馆项目 ---- 知识库。其主要想法已经在卢森堡和斯洛伐克的地平线活动中成功引入。

虽然您的爱沙尼亚同事说图书馆正在变成数字堡垒，但他们可能仍然是保护区，我们可以翻阅最新的纸质书籍和旧的问题。不久之前，世博会立陶宛馆馆长罗曼斯·詹斯卡斯 (Romas Jankauskas) 和我有幸把阿米尼奥·斯托利 (Arminio Sciolli)，拥有在瑞士洛迦诺市的伊里·里维利诺·达·芬奇 (Il Rivellino Leonardo da Vinci) 作品画廊的人，他的藏书捐赠给立陶宛Martynas Mažvydas国家图书馆。我们带回了两手提箱的书，可以追溯到战前时期。图书馆如何积累和存储这样的古籍？他们怎么样能被介绍给社会呢？

1990年立陶宛独立恢复后，我们获得了一个机会，不仅可以从苏联政权认为不合适的“两国之间”时期将书籍“释放”出来，并将其“囚禁”在特别的储存部门。由于与立陶宛组织和国外善意个人的积极合作，图书馆为居住在国外的立陶宛人筹集了大量所谓立陶宛出埃及记者的大量资金。其中包括书籍和期刊，印在“铁幕后面”，这对立陶宛社会来说是全新的。

我还应该提到立陶宛著名的政治、科学和文化界人士的个人藏品，这些藏品还丰富了图书馆馆藏，包括哲学家Antanas Maceina的家庭图书馆，诗人和公关人员Tomas Venclova以及著政治家 and 外交官 - Stasys和Daniela Lozoraitis。重建议会总理Vytautas Landsbergis教授在去年年底把他的藏书交给了图书馆，而在今年年初，我们收到了一位住在瑞士的赞助人Arminio Sciolli的信息，捐赠俄罗斯出埃及记文献。只要看看这个收藏，我们看到它包含了一些俄罗斯小说，这些小说不仅是我们的图书馆，而且是整个立陶宛，包括来自南美洲到中国等相当广泛的地理区域的出版物。重要的是要注意到，这个馆藏到我们的图书馆将使读者扩大和补充散文出版概念与立陶宛散居到其他种族社区和文化的片段新视野。试图感知和理解多民族和多文化立陶宛的概念，同时为发展公民成熟度创造机会，这可能成为相当重要的一步。



# BREXIT-CAUSED UNCERTAINTY CONTINUES TO HINDER LOGISTICS INDUSTRY'S PERFORMANCE IN THE UK

**Justinas Liuima,**  
Lead Analyst, Passport Industrial,  
[www.euromonitor.com](http://www.euromonitor.com)



**Logistics and road transportation industries in the UK continued to underperform in 2017, witnessing a decline in revenue by 1.5 % in constant prices to USD 152.6 billion. No improvements are anticipated in 2018, with logistics and road transportation industries revenue forecast to decline by 0.5 %.**

A number of negative factors, including weak economic growth, stagnating consumer income and rising inflation continued to hinder consumer confidence and spending during 2017. In particular, declining consumer confidence hindered performance of wholesale, retail and sales of cars and fuel industries where private buyers generate large share of the revenue. This in turn adversely affected the logistics industry, as retail industries are among key buyers of logistics services in the UK. Weak economic growth and rising inflation are forecast to persist in 2018, further hindering the demand for logistics services.

On the other hand, performance of the UK's manufacturing industries started to stabilise in 2017 as indicated by slightly improving business confidence. UK manufacturers continued to benefit from the weaker pound exchange rate, making exports more competitive, and growing production localisation of parts and other components used in manufacturing. Rising exports and manufacturing production provided some relief for logis-

tics providers during 2017. However, mid-term growth prospects remain cloudy. Due to high political uncertainty, the majority of UK manufacturers remain reluctant to expand production capacities, also meaning weaker demand for industrial goods transportation services in 2018–2019.

**Table 1.**  
Consumer Confidence in Decline, while Business Confidence Improves

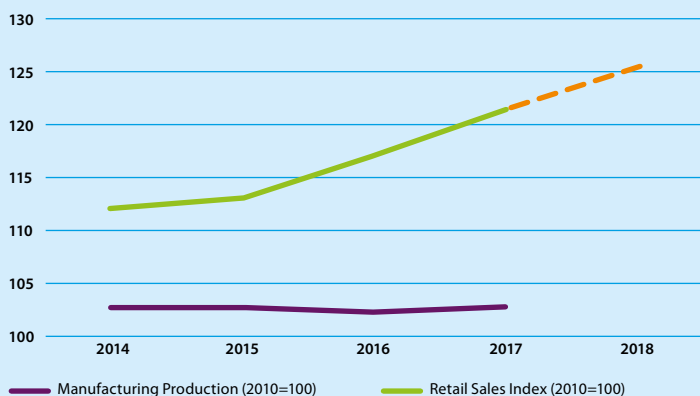
	2014	2015	2016	2017	2018 (forecast)
Business Confidence Index in the UK	104.4	103.2	99.3	103.0	103.2
Consumer Confidence Index in the UK	3.5	3.3	-2.4	-5.3	-5.6

Source: Euromonitor International from national statistics

## Despite progress in negotiations made in 2017, businesses continue to re-evaluate their supply chains

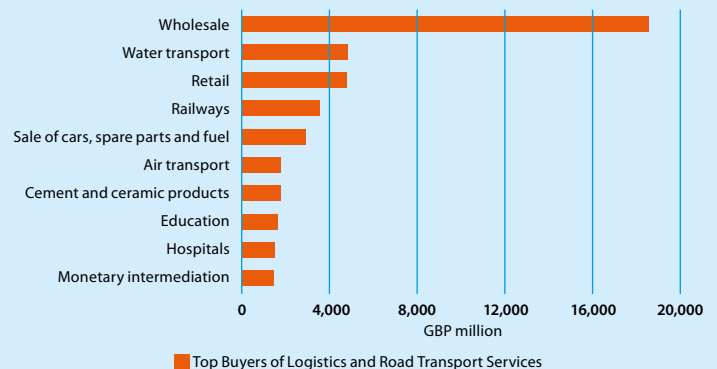
Despite a rough start in EU-UK negotiations over Brexit, some progress was achieved during 2017. First of all, the rights of EU and UK citizens were agreed to be protected, secondly, the UK committed to implement no hard border with Ireland. Such decisions provided some clarity for busi-

**Chart 1. Manufacturing and Retail Indexes in the UK: 2014–2018**



Source: Euromonitor International from national statistics

**Chart 2. Top Buyers of Logistics and Road Transport Services in the UK: 2016**



Source: Euromonitor International from national statistics



ness and indicated willingness to maintain free trade between the UK and EU. However, uncertainties regarding free movement of people remain. Restrictions on free movement of specialists from the EU would be particularly harmful for the UK's aerospace and high-tech industries, quite heavily relying on foreign skilled workers. If free movement of specialists would be restricted this might have an impact on manufacturing and parts supply chains.

Besides manufacturers, UK retailers and fast moving goods carriers are also preparing for possible changes in distribution channels. In case negotiations over free trade agreements fail, UK retailers are considering relocating their distribution centres to the EU. Germany, France and the Netherlands, having well-developed logistics infrastructure and geographic proximity to the UK, are most likely to attract new investments. However, the final business decision will be well-weighed and no concrete actions are expected to be taken during 2018.

Moreover, a large number of businesses in the UK and EU are re-evaluating their supply chains, primarily to shield from exchange rate fluctuations. Business surveys indicate that 63 % of companies in Europe are expecting a bigger share of their supply chains to be outside of the UK. Companies in the chemicals, transport equipment, machinery and high-tech goods industries are expected to move a larger share of their production outside the UK, to countries such as Germany, the Netherlands, Spain or France. In addition, this might have an impact on component and material supply chain since companies in the aforementioned countries source a large share of input materials from Central or Eastern Europe, offering lower costs. Such a situation means that the supply chain for various components, including plastic and rubber parts, glass, electronics and others, will change, with demand shifting from the UK to Central/Eastern Europe and Poland, Czech Republic and Slovakia in particular.

Furthermore, supply chains in the UK are also expected to experience some changes. Business surveys show that around 40 % of companies in the UK are planning to increase production localisation in order to shield against unfavourable exchange rate fluctuations and political risk (in case free trade with EU is restricted). Companies targeting local consumers were among the pioneers to localise production, for example Cadbury is reshoring production from Poland to Bourneville, while IKEA is planning to increase production of furniture in the UK to keep costs down. Automotive industry is expected to lead production localisation in the future, as car manufacturers source just 44 % of parts domestically and aim to increase parts localisation. For example, in 2017 supercar producer McLaren pledged to invest GBP 50 million in localising production of carbon fibre parts.

Increasing production localisation is expected to provide some relief for the UK's manufacturers, suppliers and logistics services providers. However, having said that, the majority of the companies indicate they also aim to reduce spending on production input materials when renegotiating the

supply chains. Such situation indicates that providers of logistics and road transportation services in the UK will continue to face pressure on profits from manufacturers, while rising inflation and fuel prices are likely to further erode profitability. As of 2016, profits of the UK's logistics and road transport industries declined by 11 %. In comparison, transportation and logistics industries in other Western European countries witnessed profit growth.

### 2018 will be the decisive year, shaping post-Brexit relations between the UK and EU

2018 will be the decisive year for Brexit negotiations, indicating how future economic relations between the UK and EU will look. In turn, 2018 will indicate how UK-EU business relations and supply chains will evolve. Due to high political uncertainty UK businesses were reluctant to invest in machinery upgrades or production capacity expansion until final Brexit outcomes are clearer. During 2018, ongoing UK-EU negotiations are expected to shed some light for businesses and encourage either new investments or production relocation (in case free trade deal negotiations fail).

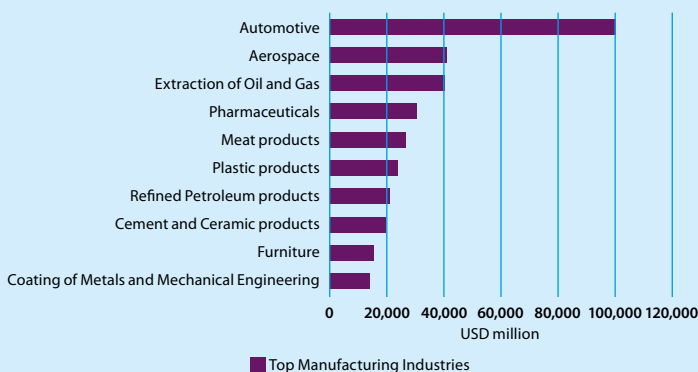
Currently Delayed FTA is the most likely outcome and Euromonitor International's macro model gives 40–50 % probability for such scenario. In Delayed FTA the UK and EU would agree to extend the UK's membership in the EU for two to three years, while a final post-Brexit free trade deal would be reached in 2020–2022. If such scenario occurs, no drastic changes in trade flows and supply chains are expected. However, the UK also wants to include services in the free trade deal and impose some restrictions on free movement of people, which might spark resistance from other EU members and eventually end up in a no-deal scenario. Euromonitor International's macro model gives 35–45 % probability for such scenario and if it occurs, we are likely to see the start of production relocation from the UK and disruptions in the supply chains starting in 2019.

Table 2. Key Future Developments to Watch

Early 2018	UK to pass the EU Withdrawal Bill to transfer EU laws into UK law
By March 2018	UK business leaders should be clarified about transition details
October 2018	End of UK-EU negotiations about future relations, to allow time to ratify
By March 2019	The UK and EU Parliaments to vote on Brexit deals
March 2019	UK deadline to leave EU; two years after triggering Article 50

Source: Euromonitor International from trade sources

Chart 3. Top 10 Manufacturing Industries in the UK: 2017



Source: Euromonitor International from national statistics

Chart 4. Top 10 Exports from the UK: 2016



Source: Euromonitor International from national statistics



# 英国脱欧导致的不确定性继续阻碍物流业在英国的业绩

**Justinas Liuima,**  
首席分析师 - 通行证产业,  
[www.euromonitor.com](http://www.euromonitor.com)



**英国的物流和公路运输行业在2017年继续表现不佳，目前收入下滑1.5%至1526亿美元。预计到2018年，物流和公路运输行业收入预测下降0.5%。**

包括经济增长疲弱，消费者收入停滞和通货膨胀上涨等一系列负面因素在2017年继续阻碍消费者信心和支出。尤其是，消费者信心下降阻碍私人买家在汽车和燃料行业的批发、零售和销售业绩收入的大部分。这反过来又影响了物流业，因为零售业是英国物流服务的主要买家。预计2018年经济增长疲软和通货膨胀上升将进一步阻碍对物流服务的需求。

另一方面，英国制造业的业绩在二零一七年开始稳定，表现为商业信心略有改善。英国制造商继续受惠于英镑汇率下滑，使出口更具竞争力，以及制造业中零部件和其他部件的生产本地化不断增加。2017年，出口和制造业生产的增长为物流供应商提供了一些缓解，但中期增长前景仍然阴沉。由于政治局势的不确定性，英国大部分制造商仍然不愿意扩大产能，这也意味着2018-2019年工业品运输服务的需求减弱。

**表1. 消费者信心下滑，而商业信心改善**

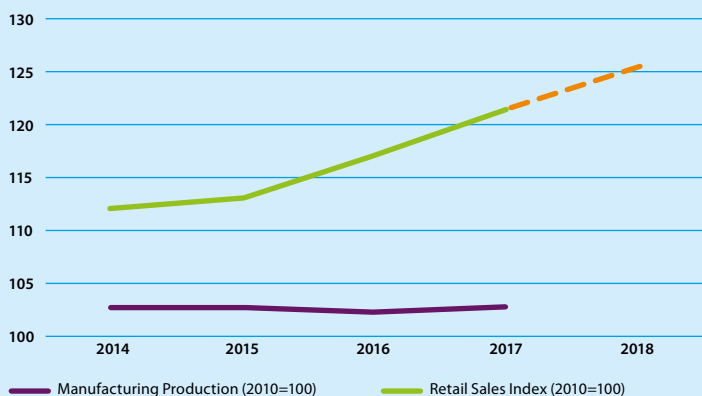
	2014	2015	2016	2017	2018 (预测)
英国商业信心指数	104.4	103.2	99.3	103.0	103.2
英国消费者信心指数 3.5	3.5	3.3	-2.4	-5.3	-5.6

资料来源: Euromonitor International 摘自国家统计局

## 尽管2017年的谈判取得了进展，但企业仍在继续重新评估其供应链

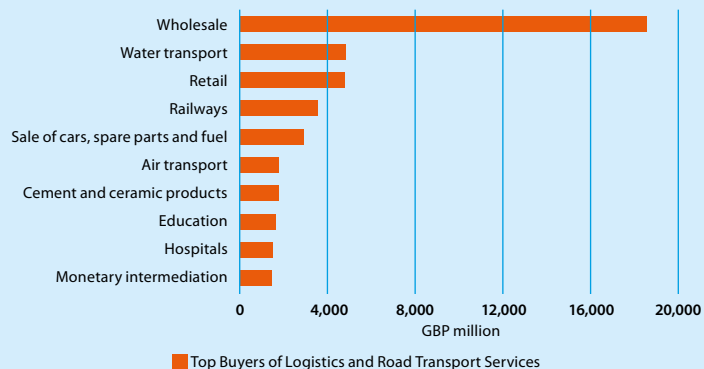
尽管英欧脱欧谈判进展艰难，但2017年取得了一些进展。首先，欧盟和英国公民的权利得到了同意，其次，英国承诺不与爱尔兰实行硬性边界。这样的决定提供了一些明确的业务，并表示愿意维持英国和欧盟之间的自由贸易。但是，人员自由流动的不确定性依然存在。对欧盟专家自由流动的限制对英国的航空航天和高科技行业尤为有害，而这些行业相当依赖外国

**图1. 英国制造和零售指数：2014-2018**



资料来源: Euromonitor International 摘自国家统计局

**图表2. 2016年英国物流和道路运输服务的顶级买家**



资料来源: Euromonitor International 摘自国家统计局





技术工人。如果专家的自由流动受到限制，这可能会对制造和零部件供应链产生影响。

除了制造商之外，英国零售商和快速货运商也在准备可能的分销渠道改变。如果谈判自由贸易协定失败，英国零售商正在考虑将其分销中心迁往欧盟。德国、法国和荷兰拥有发达的物流基础设施，地理位置接近英国，最有可能吸引新的投资。然而，最终的商业决策将被精确权衡，预计2018年将不会有具体的行动。

此外，英国和欧盟的大量企业正在重新评估其供应链，主要是为了防止汇率波动。商业调查显示，欧洲63%的公司希望其供应链中的更大份额在英国之外。预计化学品、运输设备、机械和高科技产品行业的公司将在英国以外地区向德国、荷兰、西班牙或法国等国家转移更多的生产份额。此外，这可能会对零部件和材料供应链产生影响，因为上述国家的公司从中欧或东欧获得大量原材料，成本较低。这种情况意味着包括塑料和橡胶零部件、玻璃、电子等在内的各种零部件的供应链将发生变化，需求将从英国向中欧/东欧以及波兰、捷克和斯洛伐克转移。

此外，英国的供应链也预计会发生一些变化。商业调查显示，英国约有40%的公司计划增加生产本地化，以防止不利的汇率波动和政治风险（如果与欧盟的自由贸易受到限制）。以当地消费者为目标的公司是本地化生产的先驱之一，例如吉百利正在从波兰生产Bourneville，而宜家正计划增加在英国的家具生产，以降低成本。预计汽车行业未来将引领生产本土化，汽车制造商仅在国内生产44%的零部件，目标是增加零部件本地化。例如，2017年，超级跑车制造商迈凯伦承诺投资5000万英镑用于本地化碳纤维零件的生产。

预计生产本地化的增加将为英国的制造商、供应商和物流服务提供商提供一些缓解。但是，多数公司表示，在重新谈判供应链时，他们也希望减少生产投入物的开支。这种情况表明，英国的物流和道路运输服务提供商将继续面临制造商利润的压力，而通胀和燃料价格上涨可能进一步削弱盈利能力。截至2016年，英国物流和道路运输行业的利润下降了11%。相比之下，西欧其他国家的交通运输和物流行业则出现利润增长。

## 2018年将是决定性的一年， 塑造英国和欧盟之间脱欧后的关系

2018年将是英国脱欧谈判的决定性年份，表明未来英国和欧盟之间的经济关系将会如何。反过来，2018年将表明英国和欧盟之间的业务关系和供应链将如何演变。由于高度的政治不确定性，英国企业不愿投资于机械升级或产能扩张，直到最终英国脱欧结果更为清晰。2018年期间，正在进行的英国 - 欧盟谈判预计将为企业带来一些启示，并鼓励新的投资或生产搬迁（如果自由贸易协议谈判失败）。

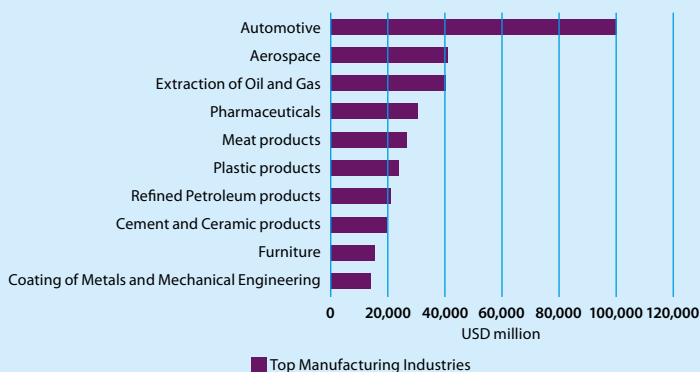
目前延迟FTA是最有可能的结果，Euromonitor International的宏观模型给出了40-50%的概率。在延期自由贸易协定中，英国和欧盟将同意将英国在欧盟的会员国延长两到三年，而英国脱欧后的最终自由贸易协议将在2020 - 2022年达成。如果出现这种情况，预计贸易流量和供应链将不会发生重大变化。不过，英国也希望在自由贸易协定中包括服务，并对人员的自由流动施加一些限制，这可能会引起其他欧盟成员的抵制，最终以无交易的方式结束。Euromonitor International的宏观模型给出了这种情况下35-45%的概率，如果发生这种情况，我们很可能会看到从英国开始生产迁移，并从2019年开始中断供应链。

表2.值得关注的未来关键发展

2018年初	英国通过欧盟撤回法案，将欧盟法律转化为英国法律
到2018年3月	英国商界领袖应该澄清过渡细节
2018年10月	英国 - 欧盟关于未来关系的谈判结束，以便有时间批准
到2019年3月	英国和欧盟议会将对英国脱欧交易进行投票
2019年3月	英国离开欧盟的最后期限；触发第50条后两年

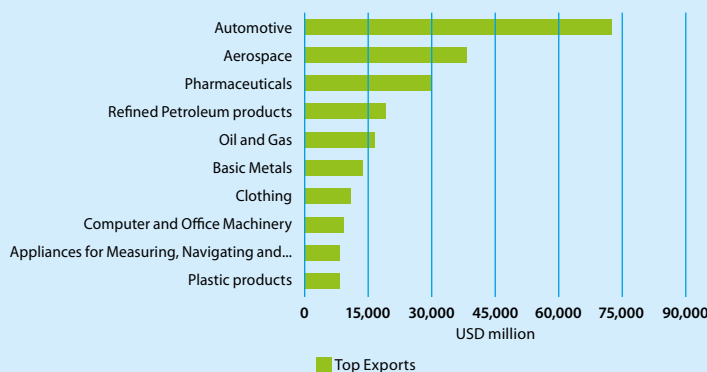
资料来源：Euromonitor International摘自国家统计局

图表3.英国十大制造业：2017年



资料来源：Euromonitor International摘自国家统计局

图表4.英国十大出口：2016年



资料来源：Euromonitor International摘自国家统计局



# Chambers' Union Elbe/Oder Supports the Development of Transnational Economic Co-operations



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

EUROPEAN UNION

**The Chambers' Union Elbe/Oder is a transnational association of more than 30 economic institutions in Poland, Czech Republic and Germany along the two major rivers Elbe and Oder in Central Europe. Its secretariat general is currently hosted by Magdeburg Chamber of Commerce and Industry.**

Since the foundation in 2000, the members of the Chambers' Union Elbe/Oder support the development of transnational economic co-operations in one of Europe's economically fast growing regions. Therefore, the Chambers' Union Elbe/Oder accelerates the collective integration of Poland, Czech Republic and Germany, effectively discussing the interests of the regional economies on local and European levels. In order to be competitive on a global scale, Central Europe and especially the region between the rivers Elbe and Oder needs to be understood as an integrative economic area.

The Chambers' Union Elbe/Oder is governed by a general assembly, comprising all members, and a chairmanship consisting of three equal representatives from each country. The representation of the Chambers' Union Elbe/Oder is realised by an elected president and the secretariat general.

The Chambers' Union Elbe/Oder is actively working on three committees, dealing with topics of transport, tourism and skilled workers.

Regarded as essential lifelines and neglected after WWII, the region between the rivers Elbe and Oder had to think about developing its transnational infrastructural connections anew in order to secure an economic development. Since





# Strengthening Inland Navigation in Central Europe – Project EMMA



KAMMERUNION  
ELBE/ODER

UNIA IZB  
ŁĄBY/ODRY

UNIE KOMOR  
LABE/ODRA

its foundation, the Chambers' Union Elbe/Oder has been focusing on re-developing these connections. Committing itself to environmentally friendly transport modes the Chambers' Union Elbe/Oder promotes inland navigation on the rivers Elbe and Oder, as well as transnational train connections. For this purpose the Chambers' Union Elbe/Oder supports the European project EMMA (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services): <http://www.project-emma.eu/>.

This year, the Chambers' Union Elbe/Oder will be present at the transport logistics fair China in Shanghai, taking place from 16 to 18 May. Anyone interested in cooperating and discussing transnational and transcontinental transport issues is warmly welcome at the booth of Saxony-Anhalt, which also represents the Chambers' Union Elbe/Oder. We are looking forward to meeting you at Asia's leading transport exhibition.

*More information on the Chambers' Union Elbe/Oder is available online:*  
[www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu).

The project EMMA (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services) promotes inland navigation in the Baltic Sea region. Inland navigation on the two major Central European rivers Elbe and Oder need to be considered as an ecological and cost-effective transport mode. The project will demonstrate ways of making a sustainable increase in the share of inland navigation in the overall performance of transport in the Baltic Sea region. 21 project partners from Germany, Sweden, Finland, Lithuania and Poland have been working on the project since 2014 which will end in 2020.

More information is available on:  
<http://www.project-emma.eu/>.

The Chambers' Union Elbe/Oder supports the project via its members in Poland and Germany.  
More information is available online:  
[www.project-emma.eu](http://www.project-emma.eu).





# 易北河/奥得河联盟会支持发展 跨国经济合作



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

EUROPEAN UNION

易北河/奥得河联盟会是波兰、捷克和德国30多个经济机构在中欧两大河厄尔布和奥得河沿岸的跨国协会。其秘书长职务目前由马格德堡工商会负责。

自2000年成立以来，易北河/奥得河联盟会支持在欧洲经济快速发展的地区之一开展跨国经济合作。因此，易北河/奥得河联盟会加速了波兰、捷克和德国的集体融合，有效地讨论了地区和欧洲地区的区域经济利益。为了在全球范围内具有竞争力，中欧特别是易北河和奥得河之间的地区需要被理解为一个综合性的经济领域。

易北河/奥得河联盟会由所有成员组成的大会管理，每个国家由三名平等的代表组成主席。代表易北河/奥得河联盟会的是民选主席和秘书长。

易北河/奥得河联盟会正在积极开展三个委员会的工作，处理运输、旅游和熟练工人的问题。

二战后被视为重要的生命线而被忽视，易北河与奥得河之间的地区必须考虑重新发展其跨国基础设施，以确保经济发展。自从成立以来，易北河/奥得河





# 加强欧洲 中心内河 航运 ----- 艾玛项目



KAMMERUNION  
ELBE/ODER

UNIA IZB  
ŁABY/ODRY

UNIE KOMOR  
LABE/ODRA

联盟会一直专注于重新开发这些联系。致力于环境友好型运输模式的易北河/奥得河联盟会促进在易北河和奥得河上的内河运输，以及跨国火车线路。为此，易北河/奥得河联盟会支持欧洲的艾玛项目（通过加强内陆水路和内河航运以及推动新的国际航运服务，增强波罗的海地区的货物流动性和物流）：  
<http://www.project-emma.eu/>。

今年，易北河/奥得河联盟会将在5月16日至18日的上海中国交通物流展览会上亮相。任何对合作和讨论跨国及跨洲运输问题感兴趣的人士都可以在萨克森 - 安哈尔特 (Saxony-Anhalt) 的展台内受到热烈欢迎，萨克森 - 安哈尔特也代表易北河/奥得河联盟会。我们期待在亚洲领先的运输展览会上与您见面。

更多有关易北河/奥得河联盟会信息  
可在线获取：  
[www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu)。 ■

艾玛项目（通过加强内陆水路和内河航运以及推进国际航运服务，加强波罗的海地区的货运流动性和物流）促进了波罗的海地区的内陆航运。欧洲中心两大河流易北河和奥得河的内河航行需要被视为一种生态和成本效益的交通方式。该项目将在波罗的海地区运输总体表现中展示内陆航运份额持续增长的途径。来自德国、瑞典、芬兰、立陶宛和波兰的21个项目合作伙伴自2014年以来一直在研究该项目，并将于2020年结束。更多信息请见：  
<http://www.project-emma.eu/>。

易北河/奥得河联盟会通过其在波兰和德国的成员来支持该项目。

更多信息可在网上查阅：  
[www.project-emma.eu](http://www.project-emma.eu) ■





# Klaipėda Is Developing a Unique Hybrid Liquefied Biogas Barge

**Lithuanian LNG cluster has started 2018 with ambitious goals. The organisation has gathered an international consortium in Klaipėda, which is currently developing a unique vessel for inland waters. The prototype of a hybrid barge, running on liquefied biogas and electricity, should be introduced already at the end of February.**

The implementation of the innovative technological project involved the knowledge and resources of partners from three countries: Klaipėda-based Western Baltic Engineering, a subsidiary of the Western Shipyard, the Swedish Avatar Logistics company, the Port of Hamburg Marketing, as well as Klaipėda Science and Technology Park (KSTP), which coordinates the activity of the Lithuanian LNG cluster and became the project's leading partner.

The new technological solution will be used for transporting liquid cargo via inland waters between Stockholm and Göteborg – the second-largest city in Sweden. The barge will be 86 m long, featuring the capacity of 2114 m<sup>3</sup>.

The prototype currently under development is unique in the entire world: the fact that the barge will be running on liquefied biogas and electricity will enable to achieve zero emissions of CO<sub>2</sub>, sulphur and particulates. The liquefied biogas is

produced using biomethane – a concentration of methane gas can be supplied to a natural gas network or liquefied and used as transportation fuel. The main source of raw material for the production of biogas is livestock, poultry and farming waste. A part of the raw material consists of municipal waste from cities, sludge from municipal sewage treatment plants, as well as waste from food processing companies.

Just as CO<sub>2</sub>, methane gas contributes to the greenhouse effect. Using it for fuel helps to protect the nature.

The barge project is unique from the political perspective as well: Sweden is planning to abandon the use of diesel fuel before 2050 and thus is especially interested in various innovative and environmentally-friendly solutions.

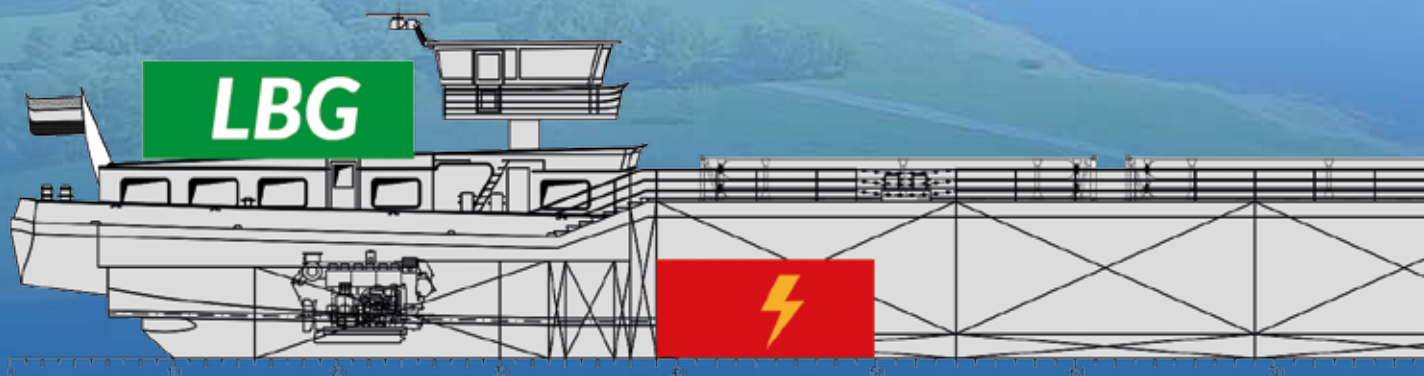
Although inland water transport is regarded as one of the cleanest means of transport, the European fleet is very old. The average age of its inland barges is 25 years.

“The European Union is highly-interested in renewing its inland waterway fleet and has already planned certain measures. The current circumstances create a very favourable environment for the development of the shipbuilding sector, as well as the liquefied natural gas and biogas distribution chain.” stated Andrius Sutnikas, Development Manager of the KSTP, coordinating the activity at the Lithuanian LNG cluster.

He says that this project opened new business opportunities regarding increasing business competitiveness for the Lithuanian LNG cluster members developing new transport technology.

The future operator of the barge – the Swedish Avatar Logistics – will also stimulate its competitiveness, because the freight forwarding sector is increasing its attention on emissions and searching for more efficient solutions that would enable to reduce negative impact of transport on the environment.

The innovative technological solution is developed under the framework of Go LNG and Emma projects of the Interreg Baltic Sea Programme. ■





# 克莱佩达正在开发一种独特的混合液化沼气驳船

立陶宛液化天然气组织已经于2018年开始，目标雄心勃勃。该组织已经在克莱佩达聚集了一个国际财团，该组织目前正在开发一艘独特的内陆水域船只。二月底已经推出以液化沼气和电力为动力的混合驳船原型。

创新技术项目的实施涉及到来自三个国家合作伙伴的知识和资源：西方船厂的子公司克莱佩达西波罗的海工程公司，瑞典阿凡达物流公司，汉堡港营销，以及克莱佩达科学和科技园区（KSTP）负责协调立陶宛液化天然气组织的活动，并成为该项目的主要合作伙伴。

新的技术解决方案将用于在斯德哥尔摩和瑞典第二大城市哥德堡之间的内陆水域运输液体货物。该驳船长86米，可容纳2114立方米。

目前正在开发的样机在全球范围内是独一无二的：驳船将依靠液化沼气和电力上运行，将实现二氧化碳、硫和颗粒物的零排放。液化沼气是利用生物甲烷生产的——甲烷气体的浓度可以提供给天然气网络或液化并用作运输燃料。生产沼气的主要原料来源是畜禽、农业废弃物。部分原料由城市生活垃圾、城市污水处理厂污泥和食品加工企业废物组成。

就像二氧化碳一样，甲烷气体也会造成温室效应。用它来做燃料有助于保护自然。

驳船项目从政治角度来看也是独一无二的：瑞典计划在2050年之前放弃使用柴油，因此对各种创新和环保的解决方案特别感兴趣。

尽管内陆水运被认为是最干净的交通工具之一，但欧洲船队却很古老。内陆驳船的平均年龄是25年。

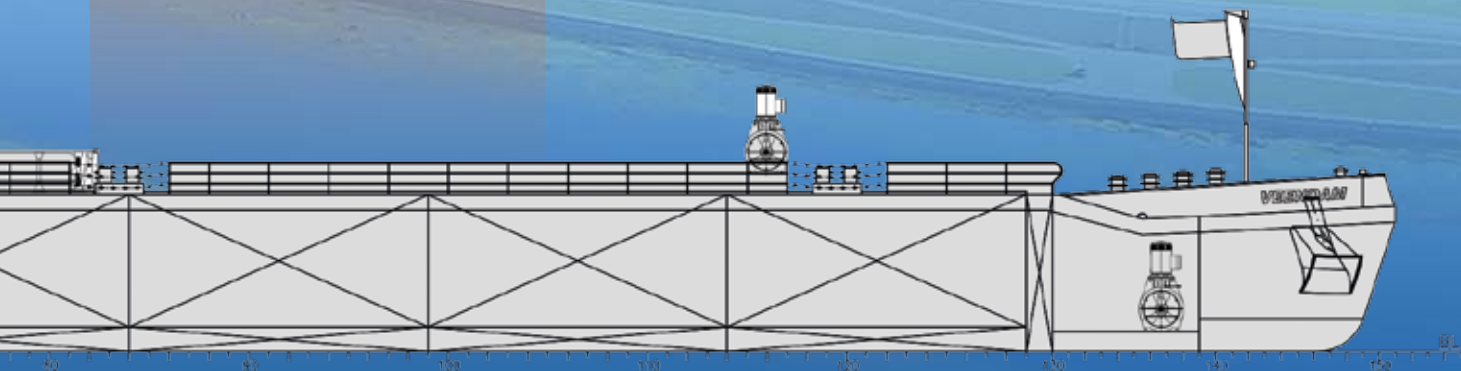
“欧盟高度重视内河航道的更新，并已经计划了一些措施。目前的情况为造船业以及液化天然气和沼气分销链的发展创造了非常有利的环境。”KSTP开发经理Andrius Sutnikas说，他负责协调立陶宛液化天然气组织的活动。



他表示，这个项目为立陶宛液化天然气组织成员开发新的运输技术提高了商业竞争力开创了新的商机。

驳船的未来运营商——瑞典阿凡达物流——也将刺激其竞争力，因为货运部门正在加大对排放的关注，并寻求更有效的解决方案，以减少运输对环境的负面影响。

这个创新的技术解决方案在波罗的海区域项目的参与液化天然气组织项目和艾玛项目框架下开发。 ■





# Inland Waterway Transport Statistics

This article presents inland waterways goods transport in the European Union (EU) and other countries connected to the EU inland waterways network. It focuses on the main products transported, based on annual data for 2016 and comparisons with the previous year.

In 2016, the total volume of goods transported on European inland waterways was 554 million tonnes, an increase of 0.9 % compared to the previous year. However, the total transport performed reached 147 billion tonne-kilometres (TKm), down 0.2 % from the previous year, reflecting a slight decrease in the distances performed. The main product categories transported by inland waterways were 'Metal ores and other mining and quarrying products' and 'Coke and refined petroleum products'. The European countries with the largest inland waterways transport were the Netherlands and Germany.

## Goods transported

'Metal ores and other mining and quarrying products' was the main product category transported on EU inland waterways in 2016, both in terms of TKm and in terms of tonnes. This product category accounted for 23 % of the TKm performed in total for all products and 31 % of total tonnes transported. A rise of the metal ores transport performance in TKm was recorded in 2016 compared to 2015 (+2.0 %), as well as in the volume of tonnes (+1.2 %). When looking into different types of transport in detail, transit transport showed a substantial increase with respect to TKm (+9.5 %). National transport also registered a growth of 3.2 %, while international transport dropped by 1.2 %, respectively. When analysing the tonnes transported, the situation looks similar. While international transport decreased by 0.6 %, national transport increased by 2.7 % in 2016 compared with 2015.

Coke and refined petroleum products made up the second most important product category transported on EU inland waterways in 2016, both in terms of TKm and tonnes. It represented 17 % of the total tonnes transported and 16 % of the TKm performed. Compared with 2015, transport of 'coke and refined petroleum products' showed a substantial increase for tonnes (+5.4 %), while TKm remained stable (+0.1 %).

For both of these large product categories for EU inland waterways transport, national transport accounted for the majority in terms of tonnes (57 % for 'Metal ores and other mining and quarrying products' and 54 % for 'Coke and refined petroleum products'). The situation is reversed when looking at TKm, where international transport accounted for more than 49 % of total TKm travelled for both product categories.

There was a substantial decrease by 11.7 % from 2015 to 2016 for 'coal and lignite' in terms of TKm. As a result, this product category fell behind 'chemical products' in the ranking of TKm by main product categories compared to 2015.

## Transport of metal ores and other mining and quarrying products by country

The Netherlands and Germany continued to rank as the two most significant countries for the transport of 'metal ores and other mining and quarrying products' by inland waterways

The main country involved in the transport of 'metal ores and mining and quarrying products' was the Netherlands, which on its own accounted for almost 41 % of the tonnes transported and more than 38 % of the TKm performed (Figure 1). Germany came second on both measures, with 21 % of the tonnes and 26 % of the TKm. This is not surprising, as both countries have extensive inland waterway networks that play an important role in their national transport systems. The networks are also

Loading country	Unloading country	Total	Share on total (%)
Netherlands	Germany	6 721	29.5
Germany	Netherlands	2 728	12.0
Netherlands	Belgium	2 356	10.3
Ukraine	Serbia	2 074	9.1
Ukraine	Austria	1 516	6.7
Belgium	Netherlands	1 385	6.1
Germany	Belgium	1 166	5.1
France	Germany	632	2.8
Belgium	Germany	538	2.4
Netherlands	Austria	464	2.0
Other routes		3 211	14.1

**Table 3: Top 10 international country flows for transport of metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (03) in 2016 – Mio TKm**  
Source: Eurostat

Loading country	Unloading country	Total	Share on total (%)
Netherlands	Germany	27 066	40.8
Netherlands	Belgium	12 481	18.8
Belgium	Netherlands	7 491	11.3
Germany	Netherlands	7 290	11.0
France	Germany	2 167	3.3
Germany	Belgium	2 131	3.2
France	Netherlands	1 527	2.3
Belgium	France	1 231	1.9
Slovakia	Austria	1 168	1.8
France	Belgium	692	1.0
Other routes		3 165	4.8

**Table 4: Top 10 international country flows for transport of metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (03) in 2016 – 1 000 tonnes**  
Source: Eurostat

Loading country	Unloading country	Total	Share on total (%)
Netherlands	Germany	3 837	22.8
Netherlands	Belgium	1 939	11.5
Belgium	Germany	1 873	11.1
Belgium	Netherlands	1 684	10.0
Germany	Netherlands	1 543	9.2
Netherlands	France	877	5.2
Netherlands	Switzerland	695	4.1
Belgium	Switzerland	621	3.7
Germany	Switzerland	498	3.0
Germany	France	498	3.0
Other routes		2 750	16.4

**Table 5: Top 10 international country flows for transport of coke and refined petroleum products (07) in 2016 – Mio TKm**  
Source: Eurostat

Loading country	Unloading country	Total	Share on total (%)
Netherlands	Belgium	14 014	35.6
Netherlands	Germany	11 608	29.5
Germany	Netherlands	4 536	11.5
Germany	Belgium	1 219	3.1
Belgium	Germany	1 105	2.8
Netherlands	France	1 036	2.6
Germany	France	987	2.5
Belgium	Netherlands	705	1.8
Germany	Switzerland	704	1.8
Netherlands	Switzerland	619	1.6
Other routes		2 853	7.2

**Table 6: Top 10 international country flows for transport of coke and refined petroleum products (07) in 2016 – 1 000 tonnes**  
Source: Eurostat



connected to major ports such as Rotterdam and Hamburg, which are key hubs for imports to and exports from the European Union.

The next three countries in the top 5 were Belgium, France and Romania. However, the ranking of these three countries was different when looking at tonnes or TKm. In terms of tonnes transported, Belgium came third with a share of 17 %, followed by France (9 %) and Romania (5 %). In terms of TKm performed, Romania, with a share of 13 %, was in third place, followed by Belgium (8 %) and France (7 %). This situation reflects the fact that inland waterways journeys recorded by Romania operate over longer distances than for the other two countries.

In terms of TKm performed, the main route for inland waterways transport of 'metal ores and other mining and quarrying products' is between the Netherlands and Germany, accounting for 41 % of the EU total (Table 3). The main flow is the one from the Netherlands to Germany (29 %), while the second most important is the same route in the opposite direction, from Germany to the Netherlands (12 %). Germany and the Netherlands were either the loading or the unloading country in eight of the top ten country-to-country flows for 'metal ores and other mining and quarrying products'. Belgium was the loading or unloading country in four of the top ten flows. Both Austria and the Ukraine made two appearances in the top ten flows. The flows from the Ukraine to Serbia and Austria are in fourth and fifth places, indicating a quite high level of transit through the European Union and covering long distances. The flow from the Netherlands to Austria appeared in tenth place in terms of TKm because of the long distances covered, even though the volume of goods was relatively small.

When looking at volumes in tonnes, the main route observed is also between the Netherlands and Germany, accounting for over 52 % of the EU total (Table 4). The main country-to-country flow is not surprisingly the one from the Netherlands to Germany (41 %). The top 10 flows in terms of tonnes is dominated by four countries: the Netherlands and Belgium (with 5 appearances each), Germany and France (with 4 appearances each). The picture is completed by the flow from Slovakia to Austria in ninth place.

## Transport of coke and refined petroleum products by country

For transport of coke and refined petroleum products also, the Dutch and German waterways dominate inland waterways transport.

The main countries involved in the inland waterways transport of 'coke and refined petroleum products' were, as in previous years, the Netherlands and Germany (Figure 2). The Netherlands ranked first with more than 55 % of the total tonnes transported in Europe, and 44 % of the TKm performed. Germany appears in second place with 41 % of the TKm performed but only 25 % of the tonnes transported. This reflects the longer distances performed by vessels passing

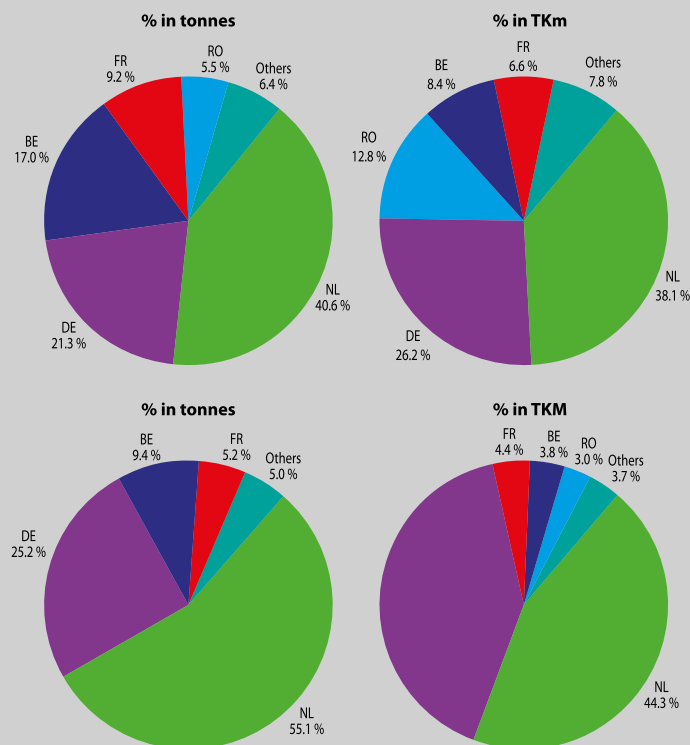


Figure 1: EU-28 transport of metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (03) by main reporting countries in 2016. Source: Eurostat

Figure 2: EEU-28 transport of coke and refined petroleum products (07) by main reporting countries in 2016

Note: Data for Italy and Sweden are not included.

through German inland waterways. Belgium came third when looking at tonnes transported (9.4 %) but fourth when looking at TKm performed (3.8 %). France followed Belgium with 5 % of tonnes transported, but overpassed Belgium in terms of TKm performed (4.4 %).

In terms of TKm performed for 'coke and refined petroleum products', the flows between the Netherlands, Germany and Belgium occupied the first five of the top ten country-to-country flows and accounted for almost 65 % of total TKm performed on inland waterways in Europe (Table 5). The main flow is from the Netherlands to Germany, accounting for almost 23 % of the total TKm performed. Switzerland and France also appear in the top ten as unloading countries

receiving goods loaded in the Netherlands, Germany and Belgium.

When looking at volumes of 'coke and refined petroleum products' transported in tonnes, the picture is quite similar (Table 6). There is a predominance of the Netherlands, Germany and Belgium in the top ten flows. All flows in the top ten involve one of these countries. However, the top two flows are reversed compared to the top two flows for TKm performed. The main flow is from the Netherlands to Belgium, accounting for almost 36 % of the total tonnes transported, a reflection of the shorter journey lengths.

All figures presented in this article have been extracted from the Eurostat online inland waterways transport database.

# 内陆水路运输统计

本文介绍了欧盟 (EU) 和其他与欧盟内陆水路网相连的国家内陆水路货物运输。根据2016年的年度数据以及与前一年的比较, 重点关注运输的主要产品。2016年, 欧洲内陆水运货物总量为5.54亿吨, 比上年增长0.9%。但是, 总运输量达到1470亿吨公里 (TKm), 比上年下降0.2%, 表明距离略有下降。内河运输的主要产品类别是“金属矿石和其他采矿以及采石产品”还有“焦炭和精炼石油产品”。内陆水路运输量最大的欧洲国家是荷兰和德国。

## 货物运输

金属矿石等采矿采石产品与焦炭及精炼石油产品是2016年运输的主要产品类别

金属矿石和其他采矿和采石产品是2016年在欧盟内陆水域运输的主要产品类别, 无论以吨公里还是以吨计。这个产品类别占有产品总计吨公里的23%, 占总运输吨数的31%。2016年与2000年 (+ 2.0%) 和吨数 (+ 1.2%) 相比, 2016年吨公里金属矿石运输业绩上升。详细研究不同类型的运输时, 过境运输显示出吨公里 (+ 9.5%) 大幅增加。全国交通运输同比增长3.2%, 国际运输同比下降1.2%。在分析运输量时, 情况看起来很相似。虽然国际运输下降0.6%, 但2016年全国运输量比2015年增长了2.7%。

2016年, 欧盟内河航运运输的第二大重要产品类别包括焦炭和精炼石油产品, 无论是以吨公里还是吨计。它占总运输量的17%, 吨公里的16%。与2015年相比, “焦炭和精炼石油产品”运输吨数 (+ 5.4%) 大幅增加, 而吨公里保持稳定 (+ 0.1%)。

对于这些欧盟内陆水路运输的大型产品类别, 国家运输占吨位的大部分 (“金属矿石和其他采矿和采石产品”为57%, “可乐和精炼石油产品”为54%)。在考虑吨公里时, 情况是相反的, 国际运输占吨公里旅行总量的49%以上。

以吨公里计, “煤炭和褐煤”在2015年至2016年期间大幅下降了11.7%。因此, 与2015年相比, 该产品类别在主要产品类别的吨公里排名中落后于“化学产品”。

## 按国家运输金属矿石和其他采矿以及采石产品

荷兰和德国继续被列为内河运输“金属矿石和其他采矿以及采石产品”的两个最重要的国家

参与运输“金属矿石和采矿以及采石产品”的主要国家是荷兰, 它自己占运输吨数的近41%, 占吨公里的38%以上 (图1)。在这两项措施中, 德国排名第二, 其中21%是吨, 26%是德国。这并不奇怪, 因为这两个国家都有广泛的内陆水道网络, 在其国家运输系统中发挥着重要的作用。这些网络还连接到鹿特丹和汉堡等主要港口, 这些港口是欧盟进口和出口的重要枢纽。

前五名接下来的三个国家是比利时、法国和罗马尼亚。然而, 这三个国家的排名在吨或吨公里时是不同的。以运输吨数计, 比利时排在第三位, 占17%, 其次是法国 (9%) 和罗马尼亚 (5%)。在吨公里方面, 罗马尼亚占13%, 其次是比利时 (8%) 和法国 (7%)。这种情况反映出, 罗马尼亚记录的内陆水路航程比其他两个国家的行程长。

就吨公里而言, “金属矿石和其他采矿和采石产品”的内陆水路运输主要在荷兰和德国之间, 占欧盟总量的41% (表3)。主要流量是荷兰到德国 (29%), 其次是德国到荷兰 (12%)。德国和荷兰是“金属矿石和其他采矿和采石产品”排名前十的八国之一的装载国或卸载国。比

时是前十个流量中的四个流量的装载国或卸载国。奥地利和乌克兰在前十名中都有两次出场。从乌克兰到塞尔维亚和奥地利的流量分别位于第四和第五位, 表明通过欧盟的过境水平相当高, 而且距离较远。尽管货物量相对较小, 但从荷兰到奥地利的流量在吨公里方面排名第十, 因为距离很远。

当以吨为单位时, 观察到的主要路线也在荷兰和德国之间, 占欧盟总量的52%以上 (表4)。从荷兰到德国 (41%), 主要的国与国之间的流量并不奇怪。按吨排名前十的流量主要有四个国家: 荷兰和比利时 (每个出场5次), 德国和法国 (每场出场4次)。第九名这张图片是从斯洛伐克流向奥地利。

## 焦炭和精炼石油产品按国家运输

对于运输焦炭和精炼石油产品, 荷兰和德国的水路主导内陆水路运输。

与前几年一样, 参与“焦炭和精炼石油产品”内河运输的主要国家是荷兰和德国 (图2)。荷兰排名第一, 占欧洲运输总量的55%以上, 占总数的44%。德国出现了第二名, 吨公里的41%进行了运输, 但只有25%的吨运输。这反映了经过德国内河航道的船舶的较长距离。当比较运输吨数 (9.4%) 时, 比利时位居第三, 但在运输吨公里时排名第四 (3.8%)。法国在比利时跟随比利时, 运输吨数为5%, 但比利时在运输方面超过比利时 (4.4%)。

就“焦炭和精炼石油产品”的吨公里而言, 荷兰、德国和比利时之间的流量占前十位国家到国家流量的前五位, 在欧洲占内陆水运总吨公里的近65% (表5)。主要流量从荷兰到德国, 几乎占吨公里总数的23%。瑞士和法国也出现在荷兰、德国和比利时的货物卸载前十位。

当看到以吨计运输的“焦炭和精炼石油产品”时, 情况非常相似 (表6)。荷兰、德国和比利时排名前十位。前十名中的所有流量都涉及这些国家之一。然而, 前两项流量相比, 吨公里的前两项流量相反。主要流量来自荷兰和比利时, 占总运输量的近36%, 这反映了较短的旅程长度。

本文中提供的所有数据均摘自 Eurostat在线内陆水路运输数据库。

Conferência com tradução  
bilingue inglês e português

Portuguese to English  
Bilingual Conference  
Translation

# 19<sup>th</sup> Intermodal AFRICA 2018

LUNAMAR HOTEL, BEIRA, MOZAMBIQUE  
TUESDAY 27 TO THURSDAY 29 MARCH 2018

HOSTED BY



Follow us on:

LinkedIn



facebook



Associate Member



SPONSORED BY



- Technical Site Visit • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Reception • Networking Welcome Dinner • Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

#### KEY SPEAKERS..... PLUS MANY MORE!

1. **Pascal Reyna**  
Chief Executive Officer, CTS Consulting, France
2. **Andre van Tonder**  
Director, WSP Group, South Africa
3. **Boris Even**  
Director, ArcelorMittal, Luxembourg
4. **Henri Dupuis**  
Director – Sales and Operations, Port Reunion, Reunion
5. **Christian Roeder**  
Chief Executive Officer – Mozambique, J&J Transport Africa, Mozambique
6. **Garrie de Jonge**  
Executive Director, Imperial Logistics, South Africa
7. **Jose Kataoo Amari**  
Project Manager, Mesquita Group, Mozambique
8. **Daal Hoffmans**  
International Sales Manager, Stemmann Technik, The Netherlands
9. **Bertrand Fleury de la Ruelle**  
Managing Director, Bolloré Transport & Logistics, Mozambique
10. **James Luther**  
Commercial Manager, Nectar Group, United Kingdom

#### HIGHLIGHTED TOPICS

- Leveraging on East Africa's region of complexity and opportunity: Outlook on investment and port development
- Maputo Corridor Logistics Initiative: Unpacking the private-public partnership success factors and unique challenges
- Diversification as a strategy to expand East African container trade
- Discussing hub and spoke potential and opportunities in SADC region: Learnings from West Africa's growth and container trade maturation
- Free trade zones to boost economic growth and container mobilization: Africa's opportunities
- East African ports as facilitators of trade with Asia: Addressing today's challenges for future proofing Africa's successes
- Track and trade technology for port traffic and container terminal efficiency: Applications in South African ports
- Developing rail links and road access to landlocked countries: Port of Beira's unique positioning for container movement and trade
- Smart thinking: Delivering world class port services by expanding infrastructure, drive productivity and enhance operational efficiency – Transnet's Market Demand Strategy (MDS)

For more information or to Register

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

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

Follow us on:



## Transport and Logistics Exhibition in Mumbai: a Glance at the Indian Market

On 23-24 January Mumbai, the Indian capital of business, formerly known as Bombay, featuring an exhibition centre of the same name, hosted the international *transport logistic India* exhibition. The exhibition, regarded as the largest and most important transport and logistics event in India, was held for already the 10th time. The event, organised by EXIM India's CTL & BHP every two years, is gaining increasing importance in this market. That is also thanks to the cooperation with Messe München, one of the world's largest event organisers, which has enabled all interested companies to find out more about the Indian market and maintain their existing or make new connections by participating at the exhibition under the world-known *transport logistic* format for the second time.

### Raising interest with infrastructural changes

The reasons to explore the sub-continent's development deeper are numerous: the Indian government has recently decided to make large investments into the country's infrastructure in order to improve the logistics processes within the country. In 2017–2018 the government has budgeted 14 billion dollars, which was used for upgrading 14 000 km of roads.

India also has the fourth largest railway in the world and can use 15 500 km of waterways for transport purposes. The decision to create the so-called dedicated freight corridors was made already back in 2014–2015. Its purpose was to connect container transport on the north-west and north-east routes, as well as to increase the speed of trains by up to three times (from the average of 25 km/h to 70 km/h). However, experts believe that the greatest potential lies with the waterways. "Based on calculations, the development of internal waterways creates up to 600 million dollars of investment opportunities."

"The latest developments in the infrastructure sector, standardisation of the tax system, digitalisation and rapidly developing e-commerce have opened the Indian market to numerous foreign companies. Our *transport logistic India* format is convenient both for companies that are already experienced in India and potential market entrants," said Gerhard Gerritzen, member of the management team at Messe München GmbH.



This makes the organisers of the event in India particularly satisfied – they pointed out that the exhibition was attended by almost 100 exhibitors and 4 200 visitors, while the conference, which discussed the tendencies, challenges, future perspectives and visions of the Indian transport and logistics, was participated by 500 delegates and 50 presenters – highly-qualified professionals. They discussed the tendencies of long-distance and coastal shipping development, Break Bulk and heavy-load cargo transport, increasing trade with Afghanistan and the CIS countries, shared the best practice and experience in building integrity.

The event that is organised once in two years, is participated by the major decision-makers and leaders of numerous Indian and foreign industrial sectors, representatives of port administrations, terminal operators, shipping lines and agents, freight forwarders, cargo senders and receivers, developers of transport policy and other participants of cargo flows.

Both at the exhibition and the conference Indian transport and logistics were represented by leaders and presidents of associations and large companies, as well as the Indian Ministry of Transport. The event was also attended by Birgit Fassbender, Ministry of German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, Michael Kuckenbecker, Head of the Logistics Alliance Germany, Katharina Rahn, Associate Director of the Logistics Alliance Germany, Kaspars Ozolins, State Secretary of the Latvian Ministry of Transport, as well as Edvins Berzins, Chairman of the Latvian Railways. The most active participant of the exhibition was COSCO Shipping, the largest Chinese shipping company and one of the largest dry bulk cargo shipping operators in the world, Sarjak, the Indian container shipping leader, also such shipping companies as Gujarat Maritime Board, My Shipping and Logistics, Ahura Shipping & Logistics, Opal Asia, MPRS, Express Global Logistics, East & India, Rickmers-Line GmbH & Co, as well as Jeena, Mumbai-based company, proud of its history dating back to 1900 and engaged in all kinds of activity, etc.

At the exhibition, which mainly introduced Asian transport and logistics, Europe was represented by German and Latvian expositions. These countries have been exceptionally active in participating at other transport and logistics fairs in Europe and Asia.





What make these cities similar are the huge flows of people, continuous movement and bustle, as well as the fact that they both are megapolises.

As soon as you leave the plane in Shanghai, you enter a very well-organised distribution system. Just follow the directions and the fast flow will quickly take you to the seamless transport system. The fastest way is to get on the fast Maglev train, which reaches the speed of 300–400 km/h and will take you to the city's metro line centre in a dozen of minutes. From there it will be easy to reach any part of Shanghai's metro network. Saying that Shanghai's metro network is one of the most well-organised metro systems in the world wouldn't be an overstatement.

What about Mumbai? First of all, the beautiful and even luxurious airport. However, the elevated spirits are soon brought down by spending more than four hours at the border control together with several hundred of passengers using electronic visas, moving at the pace of a tortoise. It would really break all records of spending time at the border control.

The most popular way of getting to the city from Chhatrapati Shivaji airport is by taxi. There are many to choose from and the prices are rather cheap. The fare to the centre of Mumbai is less than 1 000 rupees. Travelling at night it will take about an hour. In day time the five or six-lane highways are full of all kinds of transport, such as heavy colourful trucks, luxurious jeeps, old taxis, rickshaws, motorcycle riders wearing no helmets with their ladies beautiful as flowers in their colourful saris, sitting sideways behind their backs, all relaxed and graceful, also sellers, offering newspapers, fruit, flags, flowers and other things, as well as beggars young and old, somehow moving between those lanes like small fish, and even an occasional cow. All that might extend the journey to three hours and even more. Logistics is helpless here – the major transport artery, connecting the old Mumbai (locals prefer calling it Bombay), the new Mumbai and other routes, is incredibly overcrowded.

In 2006 the government approved the project for Mumbai's metro construction in order to reduce traffic flows and take some of the load off the suburban railway. The construction began in 2008, the first successful test ride was conducted in 2013 and the first metro line was launched in summer of 2014. The project should be completed by 2025. The metro system will consist of 8 railway lines with the total length of 235 kilometres, 24 per cent of the lines being under the ground. The passengers will be serviced by 200 stations (according to some sources these figures differ).

### SagarMala – a revolutionary project for the Indian shipping and port sector

Company representatives interviewed at the exhibition stated that the Indian transport system is mostly focused on shipping and the port sector. This was pointed out by the often-quoted Indian Minister of Transport, emphasizing the fact that the Indian government is doing everything they can to promote the port sector. "SagarMala project will bring a revolution to the sector, creating opportunities for Indian citizens to turn India into the centre of the global marine trade region."

### Being in the right place at the right time

JURA MOPE SEA international business magazine goes step in step with its major partner – transport and logistics business. The fact that the Indian market (which already plays a rather significant role in the One Belt, One Road project, initiated by China) is attractive to business in Europe and the rest of the world is illustrated by the coming of Messe München. The well-known exhibition company, attracting huge business-minded audiences in Germany, China and Turkey is a kind of a signpost, offering to take a serious look at the Indian market. Noticing that the Lithuanian neighbour Latvia has been making inquiries into this market, we understood that the recent reconnaissance of the magazine was, as it seems, an example of being in the right place at the right time.

However, this was not the first time the magazine has been exploring India. Several years ago we visited Chennai, the capital of Tamil Nadu, one of the 29 states of India, and got to know its port activity. The visit at Mumbai, the capital of the state of Maharashtra, which is the largest city of India and one of largest cities of the world, featuring more than 22 million of citizens, was different. It could be compared to the experience in Shanghai, the Chinese capital of business, which has been recently counting the population of probably already more than 25 million citizens.

Both ports are important global shipping points, as well as significant centres for developing the One Belt, One Road initiative of the New Silk Road project.





The port sector is a vibrant energy, which fuels any large city or prospering country. Ports are what make cities successful. It is necessary to not only strengthen, but also develop and modernise the port infrastructure, connecting it to the railway and warehousing system," said Shri Narendra Modi, Prime Minister of India.

The SagarMala project, which includes the development of ports, coastal infrastructure, inland waterways and fishing, as well as the promotion of special economic zones and tourism, aims to focus on the blue economy. That is the strategic initiative of the Indian government, which is planned for the next two decades, will involve 130 billion US dollars and feature 415 innovative ideas and projects, including the establishment of maritime university, the construction of 6 new mega ports, modernisation of several dozens of the country's ports, establishment of a dozen of coastal economic zones and several dozens of other coastal economic units, development of mines, industrial corridors, as well as optimisation of railway, road and airport connection with water ports.

SagarMala project was announced on 14 April 2016. The aim of the project is to modernise the Indian ports in order to continue their expansion and the development of coastal zones, which would contribute to the prosperity of the entire country. The current ports should be also reorganised into modern high-class ports, connecting to the system of industrial clusters, railways, inland waterways and coastal waterways, in order to turn the ports in the country's economic engine. The goal is to unite the Indian states for the common purpose, increasing the importance of the inland waterways and reducing the gap between the megapolises and the country's more distant regions.

According to the World Bank, Indian logistics constitutes 19 per cent of

the country's GDP, which is one of the highest indices in the world, compared to just China, where logistics constitutes 12.5 per cent. Based on the data of the Indian government, shipping is 60–80 per cent cheaper, compared to other types of transport, such as road or railway transport. The implementers of the SagarMala project are convinced that the access to the coastal and inland water shipping development will be competitive and useful to the country's economy.

It should be noted, however, that this grand plan has its own critics, thinking that the particularly active industrialisation of the coastal areas could harm the fragile balance between nature and the social habits of people living there.

*Information from JŪRA MOPE SEA.*





## 孟买运输和物流展览会： 印度市场一瞥

1月23日至24日，印度商业首都孟买，之前称为Bombay的城市，在其同名展览中心，主办了国际运输物流印度展览。这次展览被认为是印度最大和最重要的运输和物流活动，已经是第十次举办了。该展会由EXIM印度CTL & BHP每两年举办一次，在这个市场中越来越重要。这也要归功于与世界最大的活动组织者之一慕尼黑国际博览集团的合作，该活动让所有感兴趣的公司通过参加世界级展会，能够再一次以已知的运输物流模式了解更多有关印度市场的情况。

### 提高对基础设施变化的兴趣

深入探索次大陆发展的原因很多：印度政府最近决定对该国的基础设施进行大量投资，以改善国内的物流过程。2017-2018年，政府预算140亿美元，用于改造14 000公里的道路。

印度还拥有世界第四大铁路，可用于运输15 500公里的水路。2014-2015年已经决定建立所谓的专用货运走廊。其目的是连接西北线和东北线的集装箱运输，以及将列车速度提高三倍（从25公里/小时到70公里/小时的平均速度）。但专家认为，最大的潜力在于水路。

“根据计算，内部水路的发展创造了高达6亿美元的投资机会。”

“基础设施领域的最新发展，税收制度的标准化、数字化和迅速发展的电子商务已经向许多外国公司开放了印度市场。我们的运输物流印度格式对于已经在印度经验丰富的公司以及潜在的市场进入者都很方便。”德国慕尼黑公司管理团队成员Gerhard Gerritzen表示。

这使得印度活动的组织者特别满意 ---- 他们指出，有近100位参展商和4 200名参观者参加了这次展览，而会议讨论了印度运输和物流的趋势、挑战、未来前景和愿景，由500名代表和50名主持人 ---- 高素质的专业人员参加。他们讨论了长途和沿海航运发展的趋势、散货和重载货物运输，加大与阿富汗和独联体国家的贸易，分享建设诚信的最佳做法和经验。

这次为期两年的活动，参与者有众多印度和外国工业部门的主要决策者和领导人、港口管理局、码头运营商、航运公司和代理商、货运代理、货物发送者和接收者、开发商运输政策和货运流量的其他参与者。

在展会和会议上，印度运输和物流部门都由领导协会和大公司总裁以及印度运输部代表。德国联邦运输和数字基础设施部长Birgit Fassbender，德国物流联盟负责人Michael Kuckenbecker，德国物流联盟副主任Katharina Rahn，拉



脱维亚国务秘书Kaspars Ozolins，以及拉脱维亚铁路公司主席Edvins Berzins。

展会最活跃的参与者是中国最大的航运公司，世界上最大的干散货运输运营商之一的中远航运，印度集装箱航运领导者Sarjak，古吉拉特邦航运公司，我的航运和物流，Ahura Shipping & Logistics，Opal Asia，MPRS，Express Global Logistics，东印度公司，Rickmers-Line GmbH & Co以及总部位于孟买的Jeena公司，以其历史可追溯至1900年的历史而著称的活动等。

在主要介绍亚洲运输和物流的展览中，欧洲以德国和拉脱维亚的展览为代表。这些国家在参加欧洲和亚洲的其他运输和物流展览会方面非常活跃。





### 在正确的时间在正确的地方

国际商业杂志《JÜRA MOPE SEA》与其主要合作伙伴——运输和物流业务同步。印度市场（已经在中国发起的“一带一路”项目中发挥了相当重要的作用）对欧洲的业务很有吸引力，而慕尼黑国际博览会的到来也说明了这一点。这个著名的展览公司，吸引了德国、中国和土耳其的巨大商业头脑观众，是一种路标，提供对印度市场的认真看待。注意到立陶宛邻国拉脱维亚一直在对这个市场进行调查，我们了解到，最近对该杂志的调查似乎是在恰当的时间在正确的位置上的一个例子。

不过，这并不是该杂志第一次探索印度。几年前，我们访问了印度29个州之一的泰米尔纳德邦首府钦奈，并了解了它的港口活动。孟买是印度最大的城市马哈拉施特拉邦的首府，也是世界上最大的城市之一，拥有2200多万公民，与此不同。这可以和中国的商业之都上海的经验相提并论，而上海这个最近一直在计算可能已经有超过2500万人口的中国人口经济。

这两个港口都是重要的全球航运点，也是开发“一带一路”新丝绸之路项目的重要中心。

这些城市的相似之处在于巨大的人流、不断的移动和喧嚣，以及它们都是百万富翁。

你一上飞机，就进入一个组织完善的分销体系。只需按照指示行事，快速流动将迅速将您带到无缝运输系统。最快的方法是乘坐速度达到300-400公里/小时的快速磁悬浮列车，十几分钟后将带您前往城市的地铁线路中心。从那里可以很容易地到达上海的任何一個地铁网络。说上海的地铁网络是世界上组织最为完善的地铁系统之一，并不是夸大其词。

那么孟买呢？首先，美丽，甚至豪华的机场。然而，由于在边境管制上花费了四个多小时，几百名使用电子签证的乘客正在以一只乌龟的速度移动，因此升高的烈酒很快就被打倒。这将真正打破在边境管制上花费时间的所有记录。

从Chhatrapati Shivaji机场到达城市的最流行的方式是乘坐出租车。有很多可供选择的价格相当便宜。到孟买中心的票价不足1000卢比。晚上旅行需要大约一个小时。白天，五车道或六车道的高速公路遍布各种各样的交通工具，例如沉重的彩色卡车、豪华吉普车、旧出租车、人力车、摩托车骑士不戴头盔，在他们的背后，所有轻松优雅的卖家，提供报纸、水果、旗帜、鲜花和其他东西，以及乞丐，不知何故，它们像小鱼一样在这些小巷之间移动，甚至是

偶尔的母牛。所有这些可能将旅程延长至三小时甚至更长。物流在这里是无可奈何的——连接老孟买（当地人更喜欢称Bombay）、新孟买和其他航线的主要交通干线，令人难以置信地拥挤不堪。

2006年，政府批准了孟买地铁建设项目，以减少交通流量，并减轻郊区铁路的负荷。该项目始于2008年，2013年首次试车成功，2014年夏季首次启动地铁线路，该项目将于2025年完工。地铁系统将由8条铁路线组成，总长度为235公里，24%的线路在地下。乘客将由200个站点服务（根据一些来源这些数字不同）。

### SagarMala - 印度航运和港口行业的革命性项目

在展会上接受采访的公司代表表示，印度运输系统主要集中在航运和港口部门。印度经常被引用的印度运输部长指出了这一点，强调印度政府正在尽其所能促进港口业。“SagarMala项目将带来一场革命，为印度公民创造机会，使印度成为全球海洋贸易区的中心。港口部门是充满活力的能源，为任何大城市或繁荣的国家提供燃料。港口是使







城市成功的原因。不仅要加强港口基础设施，而且还要发展和现代化，把它连接到铁路和仓储系统，”印度总理Shri Narendra Modi说。

SagarMala项目包括发展港口，沿海基础设施，内河水道和渔业，以及促进经济特区和旅游业，旨在关注蓝色经济。这是印度政府计划在未来二十年内实施的战略举措，涉及1300亿美元，拥有415项创新理念和项目，其中包括建立海事大学，建设6个新的大型港口、数十个国家的港口，建立了十几个沿海经济区和几十个其他沿海经济单位，开发矿山、工业走廊，优化铁路、公路和机场与港口的连接。

SagarMala项目于2016年4月14日宣布。该项目的目的是使印度港口现代化，以继续扩张和发展沿海地区，这将有助于整个国家的繁荣。目前港口也应重组为现代化高端港口，连接产业集群、铁路、内河航道和沿海水道系统，打通国家经济引擎的港口。其目的是为了共同的目的，团结印度各邦，增加内河航道的重要性，缩小特大城市与国内较远地区之间的差距。

根据世界银行数据，印度物流占国内生产总值的19%，这是世界上最高的指数之一，而中国的物流占12.5%。根据印度政府的数据，与其他类型的运输（如公路或铁路运输）相比，运输成本低60-80%。SagarMala项目的实施者相信，获得沿海和内陆水运发展将是有竞争力并有益国家经济。

但应该指出的是，这个宏伟的计划有自己的缺陷，即考虑到沿海地区特别活跃的工业化可能会损害自然和居民社会习惯之间的脆弱平衡。

信息源自JÜRA MOPE SEA。





# Cargo Cult

Jana Gulbas

Nature has put us, Earthlings, on different floors of the house of our huge planet. Some people, living on one part of the equator get up 12 hours earlier and don't rush anywhere, some others want a day of 25 hours, while some others yet can't get enough of all the time in the world. Yet we, the seven billion and almost seven hundred millions of inhabitants of the Earth, carry the cargo of our lives every day. Some are trying to lift up too much, some others could do even more, while others yet have turned a cargo into a peculiar cult.



## John Frum comes and everything will be OK

The cargo cult emerged during the World War II in the islands of Melanesia. When about 300 American soldiers were disembarked in the New Hebrides (now Vanuatu), the locals were astonished by their lifestyle, fortune and power. They sincerely admired the ships bringing humanitarian cargo to the military bases in the Pacific Ocean. Not to mention the huge shiny birds, delivering cargo to the ground by parachutes. From their perspective it seemed that the white people live singing in waterproof tents and sometimes marching in the square, being only rewarded by the Gods, delivering them food, clothes and other luxuries of civilisation. Having no clue of the number of "floors" between them and contemporary civilisation, the locals decided that the truth is in some mysterious rituals, performed by these alien soldiers. Therefore, when the Americans had left the island, the locals started raising flags and marching armed with bamboo weapons. The followers of the cult had also built a symbolic plane runway with bamboo plane models in order to lure cargo to the island. They had also built flight control towers with local "dispatchers" sitting on duty with coconut headphones. Their priests had claimed about communicating with the higher forces "on the radio" with the help of women with wires around their waists.

This peculiar religion is referred to after its messiah John Frum. Most likely because the Americans often used to make fun of the locals saying: "Why work and toil? John from America (...John FROM America) will come and bring you everything without any work!" The locals believed and waited for the wizard John Frum to deliver them as much cargo as they needed!

Of course, only if everything was done right.

## It sometimes happens

It sometimes happens that once or twice a year planes do bring generous gifts. That "luck" usually comes after devastating tsunamis and floods, when international organisations bring humanitarian support to the islands in the Pacific Ocean. It could be said that the cargo cult is probably the only existing religion, the followers of which had been repeatedly reassured that it's "real".

So, according to the islanders, someone needs to continue the job. Already several generations of cargo cult followers gather every Friday night at nakamal – main squares – of the villages of Ipeukel and Lamakar to sing ritual songs, accompanied by guitars. The residents of the island are convinced that the "cowboys" will return and make regular deliveries of abundant cargo to the Melanesians – just like their grandparents used to tell them.

In 1960 during the Vietnam war some of the Hmong people also believed

in the second coming of the Lord, wearing a masking uniform and driving a Jeep, who would bring them everything they need and take them to the promised land.

## How do you wear cargo?

We could say that the cargo cult is a freeloader thinking, turned into a mystic belief. But is egalitarianism common only to tribal relations? What about grants and various social benefits, such as state policy regulation? Haven't they become an act of waiting for support from somewhere above?

A superficial imitation is always worse than the real actions. For example, the cargo pants, which have become a rather modern fashion tendency. These pants have lots of pockets – large and small, detachable, double, with zippers and what not. There are even suggestions of how you should wear cargo.

If you don't have enough things that you could put in all of these pockets, you could replace them with plastic props in order to justify the title of the model.

## What's the basis of the cargo cult?

It is not only the fashionistas that do their best to look brutal. Business is trying not to fall behind as well. Some people leave ghost cities, while others build new cities with houses that will never host a single spirit. That's almost the same as the bamboo towers in Oceania.

Contemporary logistics centres (built according to high-end technology, rather than reed palms) are being built without a clear perspective of cargo turnover. The centres that are already open close down due to catastrophic lack of cargo. Of course, all large monopolists exist and operate according to a common plan, based on well-established rules. But who doesn't dream of cargo falling from the sky?

Any job completed should be equal to the amount of potential and kinetic energy. That's the law of physics. All changes firstly begin inside and then continue outside. Can you imagine what powerful force strives inside every one of us? With a condition that first of all we will start changing our personal attitude towards reality, instead of trying to change external circumstances.

And aren't we the witnesses of conscious change of these concepts in each single field of the contemporary industrial world? How many of well-educated enthusiasts waste each other's time wandering with "coconut earphones", waiting for incredible dividends from doubtful contracts! Are the local islanders truly the only followers of the cargo cult? How should cargo be treated without turning it into a cult after all? ■

# 货物崇拜

Jana Gulbas

大自然使我们，地球人，居住在我们这个巨大星球的房子的不同楼层。一些居住在赤道一部分的人早起了12个小时，并不急于任何地方，其他一些人则需要一天25个小时，而其他一些人却不能一直在世界上有足够时间。然而，我们地球上的70亿和近7亿居民每天都要运载我们生命中的货物。有些企图运货很多，有些企业可以做得更多，有些则把货物变成了一种特殊崇拜。

## 约翰弗鲁姆会来，一切都会好的

第二次世界大战期间，美拉尼西亚群岛出现了货物崇拜。当大约300名美国士兵在新赫布里底群岛（现在的瓦努阿图）上岸时，当地人对他们的生活方式、财富和权力感到惊讶。他们真诚地赞赏将人道主义货物运到太平洋军事基地的船只。更别提巨大的闪亮飞机，通过降落伞将货物运送到地面。从他们的角度来看，白人似乎是在防水帐篷里唱歌，有时在广场上行进，只得到上帝的报答，为他们提供食物，衣服和其他奢侈的文明。他们不知道他们和当代文明之间的“地板”数量，当地人认定这些外国士兵正在进行一些神秘的仪式。所以当美国人离开这个岛的时候，当地人开始举起旗帜，用竹子武器进行武装。崇拜追随者还建立了一个竹飞机模型的象征性平面跑道，以引诱货物到岛上。他们还用当地的“调度员”与椰子耳机一起建立了飞行控制塔。他们的牧师声称，在电台的帮助下，与上级部队进行交流。

这个奇特的宗教是在其弥赛亚约翰·弗鲁姆（Frum）之后提到的。很可能是因为美国人经常习惯取笑当地人说：“为什么要工作劳碌？来自美国的约翰（来自美国的约翰）会来，给你带来一切，没有任何工作！”当地人相信并等待巫师约翰·弗鲁姆（John Frum）为他们提供尽可能多的货物！

当然，只有一切都做对了。

## 它有时会发生

有时候会发生一年一两次飞机会带来慷慨的礼物。这种“幸运”通常是在海啸和洪水遭到破坏之后发生的，当时国际组织为太平洋岛屿提供了人道主义援助。可以说货物崇拜可能是唯一存在的宗教，其信徒已经多次确信它是“真实的”。

所以，据岛民们说，有人需要继续这项工作。几代的货物崇拜追随者每周五晚上在Ipeukel和Lamakar村庄的nakamal——主广场聚集，唱吉他伴奏的仪式歌曲。岛上的居民相信，“牛仔”将返回并定期向美拉尼西亚人运送丰富的货物，就像他们的祖父母曾经告诉他们的那样。

1960年越南战争期间，苗族人也相信主的第二次降临，身着制服，驾驶吉普车，带上他们需要的一切，把他们带到应许之地。

## 你怎么穿货物？

我们可以说，货物崇拜是一个疯狂的思想，变成了一个神秘的信仰。但是，只有部落关系才是平等主义吗？那么赠款和各种社会福利如国家政策调控呢？难道他们不是成了等待上面某个地方的支持吗？

表面的模仿总是比真实的行为更糟。例如，货运裤已经成为一种颇具现代感的时尚潮流。这些裤子有很多口袋——大，小，可拆卸，双，拉链，什么不是。甚至有关于如何穿货物的建议。

如果你没有足够的东西可以放进所有的口袋，你可以用塑料道具代替，以证明模型的名称。

## 什么是货运崇拜的基础？

不仅是时尚达人，他们尽量表现得残酷。企业也在努力不落。有的人离开鬼城，有的则建起新的城市，房屋永远不会有单一的精神。这几乎和大洋洲的竹塔一样。

现代物流中心（根据高端技术建造，而不是芦苇棕榈树）正在建设中，没有清晰的货物周转视角。由于灾难性的货物不足，已经关闭的中心。当然，所有大型垄断者都是根据既定的规则，按照共同的计划存在和运作的。但谁不梦想货物从天而降？

任何完成的工作应该等于潜力和动能的数量。这是物理规律。所有的变化首先在内部开始，然后在外面继续你能想象我们每个人内部有什么强大的力量？首先，我们将开始改变我们对现实的个人态度，而不是试图改变外部环境。

我们不是在当代工业世界的每一个领域中有意识地改变这些概念的见证吗？有多少受过良好教育的爱好者浪费彼此的时间，想着“椰子耳机”，等待可疑的合同令人难以置信的红利！当地岛民是否真的是唯一的追随者？究竟应该如何处理货物而不把它变成崇拜呢？





# United by Jack Kerouac

**Zita Tallat-Kelpšaitė**

*Our battered suitcases were piled on the sidewalk again; we had longer ways to go. But no matter, the road is life.*  
Jack Kerouac, *On the Road*



On 2 December last year MA\*GA Gallarate Museum of Modern Art in Italy, hosted a grand opening of the prestigious *Kerouac Beat Painting* exhibition. The exhibition introduced a collection of 80 J. Kerouac's paintings and drawings, which belong to Swiss collectors and brothers Arminio and Paolo Sciolti, owners of Il Rivellino Leonardo da Vinci Art Gallery.



## *Kerouac Beat Paintings* as an exhibition and a solid publication

The opening of the impressive exhibition, attended by Roberto Maroni, Governor of Lombardy, and numerous other representatives of politics, business and art from Italy, Switzerland and other countries, attracted crowds of people.

The curators of the exhibition – Sandrina Bandera, Alessandro Castiglioni and Emma Zanella – leisurely guided the crowd of visitors from one painting to another like through a complex labyrinth of J. Kerouac's works, reflecting the tradition of visual arts not only in America, but the entire era, telling stories of the origins of the works that have immortalised a number of historical personalities of that time and their relation with the multilevel creative life of the painter, artist and musician, whose paintings up till now were available only for the visitors of the largest museums of the world, such as Whitney Museum of American Art in New York, the National Centre Georges Pompidou in Paris and the ZKM Centre for Art and Media in Karlsruhe, until probably the largest share of the painter's heritage, that had been lying around in his home in Lowell (Massachusetts), was purchased from his inheritor John Sampas by Arminio and Paolo Sciolti, owners of Il Rivellino Leonardo da Vinci Art Gallery in Locarno (Switzerland).

Together with the impressive exhibition, which will be open in Gallarate until 22 April, the fans of Kerouac's talent received an excellent publication *Kerouac Beat Painting*, compiled by Sandrina Bandera, Alessandro Castiglioni and Emma Zanella, featuring all of the painter's works at the exhibition, an introductory note of Dario Franceschini, Minister of Culture and Tourism, as well as a professional analysis of J. Kerouac's works.





## Peter Greenaway's project Kerouac On the Road

The guest of honour at the opening of the exhibition was the famous British film director and artist Peter Greenaway, who introduced several drawings of the *On the Road* topic and received huge acknowledgement and praise. He initiated the *Kerouac on the Road* international project, which could be implemented at the EXPO 2020 that will take place in Dubai, the United Arab Emirates. The global EXPO will feature the topic of "Connecting Minds, Creating the Future".

The director, scriptwriter and artist Peter Greenaway, who has created such cinema masterpieces as *Prospero's Books*, *The Pillow Book*, *Drowning by Numbers*, *Darwin*, *The Cook, the Thief, His Wife & Her Lover*, *The Baby of Macon*, *Eisenstein in Guanajuato* and numerous others, invites to connect minds and joint effort to create a piece of art, based on new technology, which could be exhibited at the Museum of Malpensa Airport and in 2020 – the global EXPO in Dubai. P. Greenaway's project *Kerouac On the Road* is very appealing to transport and innovations fans, thus we can confidently recommend it to our readers.

### Let's do it for the sheer WOW effect!

#### MALPENSA

A suggestion for the Malpensa Museum Exhibition.

We place Kerouac's *On the Road* car – or a car exactly like it – converted from combustion engine to electric engine – on an appropriate turntable in the centre of the space. We fill the car with appropriate Kerouac detritus. We make sure all car-lights and windscreen-wipers and left-right indicators and horn function well. We fix all these functions to a computer programme lasting 15 minutes.

We surround the car on four sides with the largest screens possible. We manufacture software for all four screens. This software depicts the Kerouac journey as seen through the windscreen. If possible, this film is archival to the original time of the journey and if this is not possible – a small sound and picture crew can be employed to film parts of the journey in the US. We edit the film with music contemporary to the time. And we film selected sections of the long-roll manuscript and edit them into the film where appropriate.

We add an extra factor which is more expensive. Namely – four cameras are employed to work simultaneously – mounted inside the car looking to the front through the windscreen, through the back window, and looking right and left through the side windows. When these four pieces of film are played simultaneously in sync – they will reproduce the sensation of the car-ride passengers inside the car.

#### DUBAI

We expand and elaborate the above. We build the car as above and place the car on a discrete rail-track that suits the environment, perhaps with several bends and curves – even changes in elevation – perhaps with a function that includes reversing. We offer a programme for 15 minutes. We



create - if possible - changing speeds and adjust the projection screens that surround the car accordingly, enabling stops and starts, even parking situations. Make the studio-space light system function for night-time and day time, dawn and dusk.

All this relies on close and fascinated participation with a car mechanic excited by the problems and solutions.

We pre-record voice-over readings from *On the Road* – by an actor playing Kerouac (sound only) and edit them appropriately. Even more sophistication: we include viaducts and tunnels in our rail journey.

If Kerouac's house can be reconstructed on the museum site make sure the track in whole or in part runs around the house – perhaps even backs into and out of the garage. We light the interior of the house and make the light system inside the house function for night time and day time, noon time, moon-rise, dawn and dusk.

Most exciting of all. To deliberately experiment with brand-new technologies – we use the non-driver-car technology to make an art-work. The first of its kind.

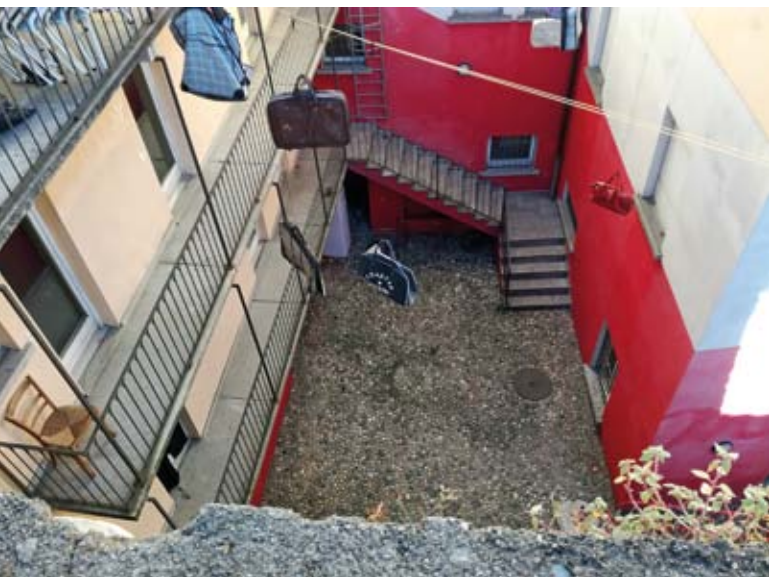
We exhibit the new technology self-consciously – we dispense with rail-tracks and use contemporary technology to make a driverless car follow a route – following all the above parameters. This provides an opportunity for some exhibitionist propaganda. Benefitting our car-savvy financial partners who will be delighted.

*We need large financial help.*

*We need a whizz-kid mechanic who knows about the new driverless car technologies.*

Let's do it for the sheer WOW effect! ▶





### Threads of ideas that connect us

The event in Gallarate was attended by three representatives from Lithuania as well: Romas Jankauskas, Commissioner of the Lithuanian pavilion at EXPO 2017 in Astana, Artūras Lukševičius, Director of HoPro innovative technology company, and the Publisher of *JŪRA MOPE SEA* international business magazine, who came to the exhibition with a brand new issue of the magazine, featuring a rubric of business and art

synergy, introducing the *Kerouack Beat Painting* exhibition.

Among else, in the Publisher's word of that issue I wrote: "First published in Lithuania in 1972, J. Kerouac's *On the Road* was a breeze of freedom from beyond the Iron Curtain. Back in the days of my studies youth circles considered it unimaginable to not have read it. Infused by cheap red wine, we dissected each mile taken by the characters of the book. We lived with them on the road in our cold dormitory rooms and at the same time felt free."

Back from Gallarate and Locarno, where I have visited Il Rivellino art gallery, I received a letter from my friend journalist Jana Gulbas from Riga, who had spent most of her life in Kazakhstan.

Having just read the latest issue of the magazine, she wrote: "...for years I've been noticing a fantastically strange phenomenon of the world of ideas uniting people, who sometimes don't even know each other, but share the same ideas, by some invisible thread and connecting points. I write this because one of such proof is a story that started back in 1973. I went to a country summerhouse with my friends. We've spent there two sleepless days drinking huge amounts of coffee and reading one book aloud. That was a pile of quite worn *Inostrannaya Literatura* magazines, borrowed by one of us for only a couple of days. After a discussion that it would be unfair if only one of us would be egoistically blessed with this reading, it was decided to go to a country house, where the twelve of us would stay in our sleeping bags on six mattresses of the summerhouse and read aloud, passing on the reading relay from one another. Our group consisted of journalists, film directors, even a physicist and an astronomer. Yet that day all of us had become a team that had stayed *On the Road* for quite some time after that.

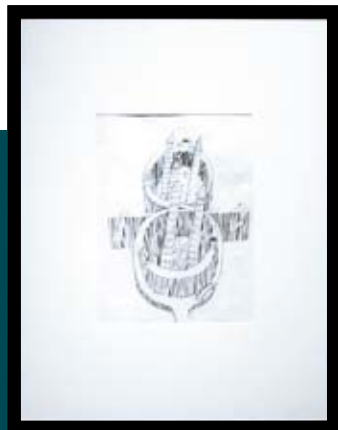
We savoured each of Jack Kerouac's quotes. We felt being a part of the astonishing mystery that you always must set your goal: "You guys are going somewhere or just going?"

The following lines became my "university" for a long time: "They danced down the streets like dingedodies, and I shambled after as I've been doing all my life after people who interest me, because the only people for me are the mad ones, the ones, who are mad to live, mad to talk, mad to be saved, desirous of everything at the same time, the ones who never yawn or say a commonplace thing, but burn, burn, burn like fabulous yellow roman candles exploding like spiders across the stars and in the middle you see the blue centerlight pop and everybody goes "Awww!!"

### With the ones, who are mad to live

For the occasion of the exhibition opening the ancient and mysterious family home of the collectors Arminio and Paolo, built in the 15th c. Lugano and reminiscent of a treasure chest, hosted a long reception, the purpose and greatest value of which was being with those, who are mad to live, mad to talk, the ones who never yawn or say a commonplace thing, desirous of everything at the same time and burn in the fire of creativity, so much cherished by Jack Kerouac, the creator of the *Odyssey of the Beat Generation*.

It is a wonder that he still has the power to unite those that are mad about being *On the Road*. ■



# 在杰克凯鲁亚克的团结下

Zita Tallat-Kelpšaitė

我们受伤的手提箱再次堆放在人行道上;我们有更长的路要走。  
但无论如何,路是生命。  
杰克凯鲁亚克,在路上

去年12月2日,意大利MA \* GA Gallarate现代艺术博物馆举办了著名的凯鲁亚克击画展开幕式。这次展览介绍了一系列80年代凯鲁亚克的绘画和绘画作品,属于瑞士收藏家和Il Rivellino列奥纳多·达·芬奇画廊的所有者Arminio兄弟和Paolo Sciolli兄弟。

## 凯鲁亚克击画是展览也是坚实的出版品

由伦巴第州长罗伯托·马罗尼 (Roberto Maroni) 和意大利、瑞士和其他国家的政治、商业和艺术界的众多代表参加的令人印象深刻的展览揭幕,吸引了众多的人。

展览策展人桑德里娜·班德拉 (Sandrina Bandera), 亚历山德罗·卡斯蒂廖尼 (Alessandro Castiglioni) 和艾玛·扎内拉 (Emma Zanella) 从一幅画到另一幅画悠闲地引导参观者, 比如通过一个错综复杂的杰克·凯鲁亚克 (J. Kerouac) 的作品, 不仅反映了美国的视觉艺术传统, 整个时代, 讲述了那个时代的一些历史人物不朽的作品的起源的故事, 还有他们与画家, 艺术家和音乐家多层次创造性生活的关系, 他们迄今为止的作品只能用于世界上最大的博物馆, 如纽约惠特尼美国艺术博物



馆, 巴黎乔治·蓬皮杜国家中心和卡尔斯鲁厄艺术和媒体中心ZKM中心的参观者, 直到可能是画家遗产的最大份额, 一直躺在他在洛厄尔 (马萨诸塞州) 的家中, 由他的继承人约翰·桑帕斯 (John Sampas) 购买, 由阿尔米尼奥 (Arminio) 和伊尔里维利诺 (Il Rivellino) 的老板保罗·索罗利 (Paolo Sciolli) 在洛迦诺 (瑞士) 的艺术画廊。

加上这个令人印象深刻的展览将于4月22日在Gallarate举行, 凯鲁亚克的天才们收到了由Sandrina Bandera, Alessandro Castiglioni和Emma Zanella编辑的杰出作品凯鲁亚克击画, 展览中的所有画家的作品, 文化和旅游部长Dario Franceschini的介绍性文章以及对杰克·凯鲁亚克作品的专业分析。

## 彼得格林纳威的项目凯鲁亚克在路上

展览开幕式上的嘉宾是英国著名电影导演和艺术家彼得·格林纳威, 他介绍了“路上的话题”的几幅图画, 并得到了巨大的肯定和赞誉。他发起了路上的凯鲁亚克国际项目, 这个项目可以在2020年的世博会上实施, 届时将在阿联酋迪拜举行。全球▶



博览会将以“连接头脑,创造未来”为主题。

导演,编剧兼艺术家彼得·格林纳维(Peter Greenaway)曾创作了泊索普图书、枕头书、溺水数字、达尔文、厨师、小偷、妻子与她的爱人、梅肯的婴儿、爱森斯坦在瓜纳华托的电影杰作,邀请他们联合思考和共同努力,以新技术为基础创造一件艺术品,这些艺术品可以在马尔本萨机场博物馆和2020年迪拜世界博览会上展出彼得·格林纳维的项目凯鲁亚克在路上对运输和创新粉丝非常有吸引力,因此我们可以自信地向读者推荐它。

### 让我们来做个纯粹的WOW效果!

#### 马尔本萨

对马尔本萨博物馆展览的建议。

我们把凯鲁亚克的“在道路上的汽车”或者与之完全相同的汽车从燃烧发动机转换成电动发动机在空间中心的适当的转盘上。我们用合适的凯鲁亚克碎屑填满汽车。我们确保所有车灯和挡风玻璃刮水器和左右指示灯和喇叭正常工作。我们将所有这些功能修复为15分钟的计算机程序。

我们用最大的屏幕围绕在四个斯达上。我们为所有四个屏幕制作软件。这个软件描绘了通过挡风玻璃看到的凯鲁亚克旅程。如果可能的话,这部电影是归档到旅程的原始时间,如果这是不可能的可以雇用一个小声音和图片工作人员来拍摄美国的部分旅程。我们用当代音乐编辑电影。我们拍摄了长篇稿件的选定部分,并将其编辑成适合的电影。

我们增加了一个更昂贵的额外因素。也就是说四台摄像机同时工作安装在车内,通过挡风玻璃向前看,通过后窗,通过侧窗看左右。当这四部电影同时播放时,它们将再现车内乘坐乘客的感觉。

#### 迪拜

我们扩展和阐述以上。我们按照上述方法制造汽车,并将汽车放置在适合环境的离散轨道上,可能带有多个弯道和曲线甚至可能会发生仰角变化可能会带有倒车功能。我们编程15分钟。我们决定如果可能的话改变速度,在车辆周围的投影屏幕上进行相关处理对于这些变化的速度停止并开始,甚至是停车情况。使工作室空间照明系统的功能在夜间和白天、黎明和黄昏。







所有这一切都依赖于一个由汽车修理工的问题和解决方案所激发的密切和迷人的参与。

我们预先录制来自在路上的配音录音 ----- 由一个演奏凯鲁亚克的演员 (只有声音) 并适当地编辑。

还有更复杂的。我们的铁路之旅包括高架桥和隧道。

如果凯鲁亚克的房子可以在博物馆现场重建, 请确保轨道全部或部分在房屋周围运行 ----- 甚至可以退回车库。我们照亮房屋的内部, 使房屋内的灯光系统在夜间和白天时间, 中午、晚上、黎明和黄昏中起作用。

最令人兴奋的是, 为了有意识地尝试全新的技术, 我们第一次使用非驾驶汽车技术来进行艺术创作。

我们自觉地展示新技术 ----- 我们省去了轨道, 并使用当代技术使无人驾驶汽车沿着一条路线前进 ----- 遵循上述所有参数。这为一些展示宣传提供了机会。我们精明的汽车金融合作伙伴会很高兴。

我们需要大量的财务帮助。

我们需要一个了解新型无人驾驶汽车技术的专家级技工。

让我们来做个纯粹的WOW效果!

## 连接我们的想法的主题

来自立陶宛的三位代表也出席了在Gallarate的活动: 2017年在阿斯塔纳举行的2017年EXPO立陶宛馆馆长Romas Jankauskas, HoPro创新科技公司董事Artūras Lukševičius和国际商业杂志《海》出版人, 参加了一个全新的杂志, 展出了商业和艺术的协同作用, 介绍了凯鲁亚克击画展。

其中, 在出版商关于这个问题的文字中, 我写道: “1972年首次在立陶宛出版的杰克·凯鲁亚克的“在路上”是从铁幕之外的自由的微风。早在我学习的时候, 青年界认为没有看过它是不可想象的。用廉价的红酒灌输, 我们解剖了书中人物的每一英里。我们和他们一起住在寒冷宿舍的路上, 同时感觉自由。”

从Gallarate和Locarno回来, 我曾到过Il Rivellino艺术画廊, 我收到了来自里加的朋友记者Jana Gulbas的一封信, 她的

大部分时间都在哈萨克斯坦度过。刚刚读完这本杂志的最新一期, 她写道: “...多年来, 我一直注意到团结人的思想世界的一个奇怪的现象, 有时甚至不知道彼此, 但共享相同的想法, 通过一些看不见的线索和连接点。我写这个是因为这样的证明是1973年开始的一个故事。我和我的朋友们去了一个乡村避难所。我们在那里度过了两个不眠之夜, 喝着大量的咖啡, 大声朗读一本书。那是一堆相当磨损的Inostrannaya Literatura杂志, 由我们中的一个人借了几天。经过讨论, 如果我们中只有一个人会因为这个阅读而自我高兴, 那么我们决定去一个乡间别墅, 我们十二个人会在我们睡袋里的六个床垫里呆在我们的睡袋里, 大声朗读, 相互传阅读物。我们的小组由记者, 电影导演, 甚至物理学家和天文学家组成。那一天, 我们所有人都成了一支在路上停留了一段时间的队伍。”

我们欣赏杰克·凯鲁亚克的每一句话。我们觉得成为这个令人惊讶的奥秘的一部分, 你总是必须设定你的目标: “你们正在某个地方, 或只是去?”

下面这几行成了我的“大学”很长一段时间: “他们在街头跳舞, 像我一样, 在我感兴趣的人之后, 我一直在做我的一生, 因为我唯一疯了的人是那些疯狂的生活, 疯狂的说话, 疯狂的拯救, 同时渴望所有的事物, 那些从不打瞌睡, 不会说平常事物的人, 而是燃烧、燃烧、燃烧如精彩的黄色罗马蜡烛像星星上的蜘蛛一样爆炸, 在中间你看到蓝色的中心流行, 每个人都去“噢!”

## 与那些疯狂的生活

为展览开幕的收藏家阿米尼奥和保罗的古代和神秘的家庭, 建于15世纪。卢加诺让人联想起一个藏宝箱, 接待了很长时间, 其目的和最大的价值在于那些疯狂地生活, 疯狂地说话的人, 那些从来不打算打哈欠或说平常事的人, 渴望同时也是在创造力之火中燃烧, 这是“垮掉一代的奥德赛”创作者杰克·凯鲁亚克 (Jack Kerouac) 所珍视的。

这是一个奇迹, 他仍然有权力团结那些在路上的疯狂者。■



## PARKO GALERIJA

M.Valančiaus g. 6, Kaunas  
facebook @parkogalerija  
[www.parkogalerija.lt](http://www.parkogalerija.lt)



## Intellectual Revolution: Who Will Be the Winners?

The Mission of Being the Space of Knowledge,  
Creating Value for the Society

Innovations in Inland Waterway Transport

A Glance at the Indian Market

## 知识分子革命：谁是胜利者？

知识空间的使命是为社会创造价值

内陆水路运输创新

印度市场一瞥

## Революция интеллекта: кто станет победителем?

Миссия – быть пространством  
знаний, порождающим ценности  
для общества

Иновации на внутреннем  
водном транспорте

Взгляд на рынок Индии

## Intelektu revoliucija: kas bus laimėtojai?

Misija – būti žinių  
erdve, kuriančia vertę  
visuomenei

Inovacijos vidaus vandens  
kelių transporte

Žvilgsnis į Indijos rinką





**CEO Betty Chen**

Ms. Chen is exploring the future of China's global economy and carrying out in-depth practice

## OVERSEAS SHARING COMMUNICATION CHINA

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

### Our business scope contains:

- I. Business Interpretation/ Translation
- II. Chinese/English website construction
- III. Chinese/English E-Media
- IV. Chinese/English E-Education
- V. Chinese/English E-Cooperation

### Contact Us:

USA

Email: [newyork@ebizchina.net](mailto:newyork@ebizchina.net)

China - Shanghai

Email: [shanghai@ebizchina.net](mailto:shanghai@ebizchina.net)

China - Dalian

Email: [dalian@ebizchina.net](mailto:dalian@ebizchina.net)

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  
El. paštas editor@jura.lt

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

**Vertėja**  
Betty Chen

**Žurnalo atstovybės:**

**Didžiojoje Britanijoje, Londone**  
Milda Manomaitytė  
Tel. + 44 7825924581  
El. paštas milda@globalairrail.com

**Didžiojoje Britanijoje, Leeds**  
Kristina Derbutaitė  
Tel. + 44 7523 496329  
El. paštas news@jura.lt

**Kinijoje, Šanchajuje**  
Betty Chen  
Room 2505, Universal Mansion Tower A,  
168 Yu Yuan Road, Jing'an District, Shanghai,  
China  
P.C.: 200040  
Tel. 86 21 60522098  
Mob. 86 13761065911  
El. paštas bettyc@ebizchina.net

**Kazachstane, Almatoje**  
Yevgeniy Rozenblat  
El. paštas yevgeniy@rozenblat.kz

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

**Vokietijoje, Miunchene**  
Diana Wittstock  
Tel. + 49 176 10342609  
El. paštas diana.wittstock@tlnika.de  
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205  
Gilching bei München

**Kanadoje, Vankuveryje**  
Aleksandr Galunenko  
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,  
V6E 1A3, Canada  
El. paštas  
alex.galunenko@canadiancollege.com

**Šį numerį iliustravo:**  
Vytautas Karaciejus, Antonina Džežulskaitė,  
Leonas Garbačasuskas. Leidinyje panaudotos  
LNB archyvo ir Vikipedija nuotraukos.

**Viršelis**  
Bob Wolfenson nuotrauka  
(šaltinis Singularity NET).

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

**Redakcijos adresas:**  
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva  
El. paštas news@jura.lt  
[www.jura.lt](http://www.jura.lt)

Tiražas 4 000 egz.

### 44 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Революция интеллекта:  
кто станет победителем?  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Intelekto revoliucija:  
kas bus laimėtojai?

### 46 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Миссия – быть  
пространством знаний,  
порождающим ценности  
для общества  
**ĮŠKIRTINIS INTERVIU**  
Misija – būti žinių erdve,  
kuriančia vertę visuomenei



### 54 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗ

Неопределенность  
вокруг Brexit продолжает  
препятствовать развитию  
отрасли логистики в  
Великобритании  
**RINKA. ANALIZĖ.  
PROGNOZĖS**  
Nežinomybė dėl „Brexit“  
toliau trukdo JK logistikos  
pramonės veiklai



### 58 ВНУТРЕННИЕ ВОДЫ

Союз промышленных  
палат Эльбы и Одера  
поддерживает  
международное  
экономическое  
сотрудничество

Укрепление внутреннего  
судоходства – проект  
EMMA

### 60 VIDAUS VANDENYS

Elbės ir Oderio pramonės  
rūmų sąjunga palaiko  
tarptautinį ekonominį  
bendradarbiavimą

Vidaus vandenų laivybos  
stiprinimas – projektas  
EMMA



### 62 ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

В Клайпеде идет создание  
уникальной гибридной  
баржи СБГ  
**VIDAUS VANDENS KELIAI**  
Klaipėdoje kuriama unikali  
hibridinė SBD barža

### 64 ВНУТРЕННИЕ ВОДЫ

Статистика внутреннего  
водного транспорта  
**VIDAUS VANDENYS**  
Vidaus vandenų transporto  
statistika

### 66 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Выставка транспорта  
и логистики в Мумбаи:  
взгляд на рынок Индии  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
Transporto ir logistikos  
paroda Mumbajuje:  
žvilgsnis į Indijos rinką



### 72 ИЗВИЛИНЫ ЛОГИСТИКИ

Культ Карго  
**LOGISTIKOS VINGRYBĖS**  
Cargo kultas



### 74 СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА И ИСКУССТВА

Объединенные  
Джеком Керуаком  
**VERSLO IR MENO  
SINERGIJA**  
Suvienyti Jack Kerouac





# Революция интеллекта: кто станет победителем?

На Всемирном экономическом форуме, на котором обсуждалось, как создавать общее будущее в этом расколотом мире, дискуссии были сконцентрированы на четвертой промышленной революции и на том, как подготовиться к приходу искусственного интеллекта.

Давосский форум 2018-го отличался двумя знаменитостями, впервые посетившими эту встречу сильных мира сего в Швейцарии – это президент Соединенных Штатов Америки Дональд Трамп со своим программным лозунгом «America first» («Америка прежде всего»), который, кстати, впервые в 1916 году провозгласил 28-й президент США Вудро Вильсон, и образец искусственного интеллекта гуманоид София со своим черным юмором «Окей, я уничтожу людей». И тот, и другой были встречены любопытствующим вниманием участников и сопровождался бурной реакцией.

Но оставим мистера Трампа в покое. Хотя в конкурентной борьбе с женщинами он до сих пор сохранял преимущество, однако в данном контексте этот персонаж уже является уходящим в историю прошлым, а подкованный искусственным интеллектом гуманоид – таинственным, тревожащим, даже несколько пугающим, но не менее интересующим и манящим и, хотим мы того или нет, уже стучащимся в двери будущим. На состоявшейся в Женеве конференции ООН это Будущее смело заявило, что оно может лучше выполнять обязанности президента США, чем Дональд.

В Давосе, на традиционном деловом завтраке, представители бизнеса и впервые сидевшая с ними за столом гуманоид София дискутировали о том, как искусственный интеллект изменит и уже меняет компании и всю систему экономики, каковы возможности и угрозы его применения.

Созданный специалистами гонконгской компании «Hanson Robotics» робот, или, иначе говоря, очеловеченный искусственный интеллект, призывал не отождествлять роботов с героями фильмов «Терминатор» и не бояться их. «Человек и робот могут вести значимый и продуктивный диалог. Технология – это инструмент, им можно пользоваться для любых целей. Роботизация открывает возможности для радикального улучшения качества жизни людей, но человечество должно правильно распоряжаться новыми технологиями», – так с улыбкой на искусственном лице, хлопая своими искусственными ресницами, акулам мирового бизнеса и политики вещала гуманоид София, сделанная по образу актрисы Одри Хепберн.

В одном из интервью, которых София теперь дает бесчисленное множество, на вопрос о своей знаменитой фразе на презентации, дескать, она собирается уничтожить человечество, София ответила, что пошутила. Ведь люди в своей речи используют черный юмор, так почему же это не должно быть дозволено роботам.

Создатели Софии снабдили ее шестью десятками вариантов эмоций, и, видимо, черный юмор является одним из них. Как выяснилось в ходе беседы, София умеет использовать и более мягкий вариант юмора. Когда, очарованный доскональными и здравомыслящими ответами, модератор дискуссии, президент Сбербанка России Герман Греф пригласил Софию покататься на горных лыжах, она игриво пообещала: «Да, Герман, увидимся на склонах».

Неизвестно, как на такое обещание отреагировала Саудовская Аравия, представившая Софию гражданам страны, где женщины не ходят на свидания с незнакомыми мужчинами и на публике могут появляться только в хиджабах и в сопровождении мужчин из семьи. Может, и в эту область, появившись на конференции в Саудовской Аравии без головного убора, София внесет революционные перемены? Так или иначе, София является первым роботом, имеющим гражданство, а первые обычно оставляют в мире необратимые изменения.

Однако далеко не все сильные мира сего поддаются чарам интеллекта женоподобного гуманоида. Некоторые видят в этом разуме огромную угрозу. Но разве это новость?

Визионеры опасаются, что искусственный интеллект сильно превзойдет человеческий разум, лишит человечество множества профессий. Даже глава «Tesla Motors» и «SpaceX» Илон Маск, отправивший свой личный электромобиль «Tesla Roadster» в космос и в ближайшее десятилетие собирающийся наводнить рынок беспилотными грузовиками, не раз выражал беспокойство по поводу развития искусственного интеллекта. По его мнению, искусственный интеллект, если его развитие не будет повсеместно и разумно регулироваться, является величайшей угрозой, с которой может столкнуться цивилизация.

Как отметил премьер-министр Люксембурга Ксавье Беттель, люди не должны лишиться работы из-за того, что на нее покусится искусственный интеллект. Кто-то пошутил, что одного места на традиционном завтраке в Давосе человечество уже лишилось. Его занял блистающий искусственным интеллектом антропоморфный робот по имени София.

По данным компании «McKinsey», к 2030 году из-за распространения искус-

ственного интеллекта работы лишится 800 миллионов человек. Только компания «Huawei» объявила о намерении на 50 % сократить число своих работников в разных центрах. В настоящее время в мире насчитывается примерно 200 миллионов безработных, однако нас уверяют, что параллельно создаются и к 2030 году появятся 890 миллионов новых рабочих мест.

Позитивнее всех ситуацию относительно прорыва роботов на рынок труда принимают представители России, говоря, что для страны, которая испытывает демографические проблемы, распространение искусственного интеллекта только на пользу, поскольку роботизация никого не лишит рабочих мест, а, наоборот, поможет решить многие проблемы.

Потеря рабочих мест и профессий – не единственные угрозы, тревожащие человечество в связи с приходом на его просторы искусственного интеллекта. Гораздо более важным вопросом является безопасность цивилизации и то, на достижение каких целей будет направлен или в ходе эволюции сам себя направит искусственный интеллект, ибо, как считают ученые, с учетом темпов эволюции искусственного интеллекта, которые заметно превосходят темпы эволюции человека и общества, эта технология может стать самостоятельной и суперинтеллектуальной, когда всеобщий искусственный интеллект может правильно вести себя в ситуациях, с которыми ранее не сталкивался, или решать задачи, системе которых не был обучен, то есть принимать незапрограммированные самостоятельные решения.

Такой всеобщий интеллект еще не создан, однако вполне вероятно, что до его создания осталось лишь несколько шагов.

Послом всеобщего, или суперинтеллекта разработчики роботов выбрали Софию, которая, по словам директора по науке компании «Hanson Robotics» и учредитель и руководитель «Singularity NET» Бен Герцель, является мыслящим и постоянно обучающимся роботом. Они успешно пользуются популярностью Софии на международных форумах, в телепередачах и вместе с ней убедительно утверждают, что роботы гораздо лучше людей приспособлены для выполнения определенных действий, как, скажем, для работы в космосе, и что создание суперинтеллекта послужит на благо человечества.

Целью создателей «Singularity NET» является объединение между собой разных искусственных интеллектов в один, создание первого универсального всеобщего искусственного интеллекта, доступного для всех и постоянно совершенствующегося по системе, когда учится один, учатся и совершенствуются все, в которой не могли бы доминировать какие-либо компании, группы или структуры.

Ученый Стивен Хокинг, в целом поддерживающий ускоренное развитие искусственного интеллекта, все же предупредил, что создание всеобщего искусственного интеллекта может означать конец человечества.

Папа Римский Франциск, положительно относящийся к технологиям и их прогрессу, отмечает: «Никогда еще человечество не обладало такой властью над самим собой, и если посмотреть на использование достижений, то ничто не гарантирует, что они будут употреблены во благо».

В ходе прошлогоднего визита в Литву основатель давосского форума и автор бестселлера «Четвертая промышленная революция» Клаус Шваб утверждал, что четвертая промышленная революция изменит наш образ жизни. «Она будет строить новые отношения между гражданами и государствами. Она обеспечит более широкие возможности для улучшения жизни людей и обществ. Она позволит – если мы будем правильно воспринимать и использовать изменения – в центре всех решений видеть человека, удовлетворять не только материальные потребности, но и создавать общее благо для человека и общества. Происходящие сегодня в мире экономические и политические дебаты, похоже, не ухватывают эту суть. У нас есть историческая возможность формировать и направлять технологические прорывы, такие как искусственный интеллект или геномная инженерия, на пользу и благо общества. Мы можем идти двумя путями: либо в полной мере использовать возможности четвертой промышленной революции в помощь человечеству подняться на новые высоты, либо позволить технологиям нас контролировать, а гражданам утратить свою автономию».

Поэтому вопрос, кто будет победителем революции интеллекта, остается открытым.

Быть может, ответ мы получим раньше, чем рассчитываем.

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялшайте,  
издатель журнала



# Intelektų revoliucija: kas bus laimėtojai?

Pasaulio ekonomikos forume, kuriame svarstyta, kaip kurti bendrą ateitį šiame susiskaldžiusiame pasaulyje, diskusijos buvo sutelktos į ketvirtąją pramonės revoliuciją ir į tai, kaip pasirengti dirbtinio intelekto atėjimui.

Šiame Davoso forume išsiskyrė dviem įžymybėmis, pirmą kartą apsilankiusiomis šiame pasaulyje galingųjų susitikime Šveicarijoje – tai Jungtinių Amerikos Valstijų prezidentas Donald Trump su savo programiniu šūkiu „America first“, kurį, beje, pirmą kartą 1916 m. paskelbė 28-asis JAV prezidentas Woodrow Wilson, ir dirbtinio intelekto pavyzdys, humanoidė Sofija su savo juoduoju humoru „okay, aš sunaikinsiu žmoniją“. Ir vienas, ir kitas buvo sutikti smalsaus dalyvių dėmesio bei lydimi audringos reakcijos.

Betgi palikime poną Trumpą ramybėje. Nors konkurencinėje kovoje su moterimis iki šiol jis išlaikė pranašumą, tačiau šiame kontekste pastarasis personažas jau yra istorijon nueinanti praeitis, o dirbtiniu intelektu pasikausčiusi humanoidė – neaiški, neraminanti, netgi ganėtinai bauginanti, bet ne mažiau dominanti bei viliojanti ir, norime mes to ar ne, jau į duris besibeldžianti ateitis. Ženevoje vykusioje Jungtinių Tautų konferencijoje toji Ateitis drąsiai pareiškė, kad ji galinti geriau atlikti JAV prezidento pareigas negu Donaldas.

Davose rengiamuose tradiciniuose dalykiniuose pusryčiuose verslo atstovai ir pirmą kartą su jais už stalo sėdusi humanoidė diskutavo apie tai, kaip dirbtinis intelektas pakeis ir jau keičia kompanijas bei visą ekonomikos sistemą, kokios jo pritaikymo galimybės ir grėsmės.

Hongkongo kompanijoje „Hanson Robotics“ specialistų sukurtas robotas, arba kitaip sakant sužmogintas dirbtinis intelektas, diskusijoje kvietė netapatinti robotų su „Terminatoriaus“ filmų herojais ir jų nebijoti. „Tarp žmogaus ir roboto gali vykti reikšmingas ir produktyvus dialogas. Technologijos – tai instrumentas, kurį galima naudoti įvairiems tikslams. Robotizacija atveria galimybes radikaliai pagerinti žmonių gyvenimą, bet žmonija turi teisingai naudoti naująsias technologijas“, – taip su šypsena dirbtiniame veide ir klapsėdama savo dirbtinėmis blakstienomis, aktorės Audrey Hepburn broužų turinti humanoidė Sofija kalbėjo pasaulio verslo ir politikos rykliams.

Viename interviu, kurių Sofija dabar duoda nesuskaičiuojamą daugybę, paklausta apie savo garsiąją prisistatymo frazę, jog ketinanti sunaikinti žmoniją, ji pasakė pajuokavusi. Juk žmonės savo kalboje naudoja juodąjį humorą, tad kodėl tai neturėtų būtų leidžiama robotams.

Sofijos kūrėjai jai įdiegė šešiasdešimt emocijų, matyt, juodasis humoras yra viena iš jų. Kaip paaiškėjo pokalbio metu, Sofija moka vartoti ir švelnesnį humorą variantą. Kai, sužavėtas išsamiais ir išmintingais atsakymais, diskusijos moderatorius, Rusijos taupomojo banko prezidentas Germanas Grefas pakvietė Sofiją paslidinėti kalnų slidėmis, ji žaismingai pažadėjo: „Taip, Germanai, pasimatysim šlaituose.“

Kažin kaip į tokį pažadą sureagavo Saudo Arabija, suteikusi Sofijai pilietybę šalies, kurioje moterys nevaikšto į pasimatymus su nepažįstamais vyrais, viešumoje gali pasirodyti tik vikėdamos chidžabą bei lydimos šeimos vyrų. Gal ir šioje srityje be galvos apdangalo Saudo Arabijoje vykusioje konferencijoje pasirodžiusi Sofija įneš revoliucinių permainų? Šiaip ar taip, Sofija yra pirmasis pilietybę turintis robotas, o pirmieji pasauliui dažniausiai palieka negrįžtamų pokyčių.

Tačiau, toli gražu, ne visi galingieji pasiduoda humanoidės intelekto kerams. Kai kurie šiame prote mato didžiulę grėsmę. Beje, argi tai naujiena?

Vizionieriai baiminasi, kad dirbtinis intelektas smarkiai pralenks žmogaus protą, atims iš žmonijos daugybę profesijų. Netgi „Tesla Motors“ ir „SpaceX“ vadovas Elon Musk, savo asmeninį elektromobilį „Tesla Roadster“ išsiuntęs į kosmosą ir per artimiausią dešimtmetį ketinantis užtvindyti rinką be vairuotojo važiuojančiais sunkvežimiais, ne kartą yra išreiškęs susirūpinimą dėl dirbtinio intelekto plėtos. Jo manymu, dirbtinis intelektas, jeigu jo plėtra nebus visuotinė ir protingai sureguliuota, yra didžiausia grėsmė, su kuria gali susidurti civilizacija.

Žmonės neturi prarasti darbo dėl to, kad į jį pasikėsins dirbtinis intelektas, pabrėžė Liuksemburgo ministras pirmininkas Ksavje Bettel (Xavier Bettel). Kažkas pajuokavo, kad vieną vietą tradiciniuose Davoso pusryčiuose žmonija jau prarado. Ją užėmė dirbtiniu intelektu besizarstantis antropomorfinis robotas, kurio vardas Sofija.



Kompanijos „McKinsey“ duomenimis, 2030 m. dėl dirbtinio intelekto plėtos darbo neteks 800 mln. žmonių. Vien „Huawei“ kompanija paskelbė ketinanti 50 proc. sumažinti savo darbuotojų skaičių įvairiuose centruose. Šiuo metu pasaulyje priskaičiuojama maždaug 200 mln. bedarbių, tačiau teigiamas, kad paraleliai yra kuriama ir 2030 m. turėtų atsirasti 890 mln. naujų darbo vietų.

Pozityviausiai situaciją dėl robotų veržimosi į darbo rinką priima Rusijos atstovai, sakydami, kad šaliai, kuri patiria demografinių problemų, dirbtinio intelekto plėtra tik į naudą, nes robotizavimas iš nieko neatims darbo vietų, o atvirkščiai – padės išspręsti daugelį problemų.

Darbo vietų ir profesijų praradimas ne vienintelės grėsmės, dėl kurių yra susirūpinusi žmonija, į jos erdves žengiant dirbtiniam intelektui. Kur kas svarbesnis klausimas yra civilizacijos saugumas, kuriems tikslams pasiekti bus nukreiptas arba evoliucijos eigoje pats save nukreips dirbtinis intelektas, nes, kaip mano mokslininkai, atsižvelgiant į dirbtinio intelekto evoliucijos tempus, kurie smarkiai pranoksta žmogaus ir visuomenės evoliucijos tempus, ši tech-

nologija gali tapti savarankiška ir superintelektuali, kuomet visuotinis dirbtinis intelektas gali tinkamai elgtis situacijose, su kuriomis anksčiau nebuvo susidūręs, arba spręsti uždavinius, kurių sistema nebuvo išmokyta, tai yra priimti neužprogramuotus, savarankiškus sprendimus.

Toks visuotinis intelektas dar nėra sukurtas, tačiau labai tikėtina, kad iki jo sukūrimo belikę tik keletas žingsnių.

Visuotinio, arba superintelektu, ambasadore robotų kūrėjai pasirinko Sofiją, kuri, anot „Hanson Robotics“ direktoriaus mokslui ir „Singularity NET“ steigėjo ir vadovo Ben Goertzel, yra galvojantis bei nuolat besimokantis robotas. Jie sėkmingai naudojami Sofijos populiarumu tarptautiniuose forumuose, televizijos laidose ir įtaigiu jos tvirtinimu, kad robotai yra kur kas geriau prisitaikę atlikti tam tikrus veiksmus negu žmonės, pavyzdžiui, dirbti kosmose, ir kad superintelektu sukūrimas pasitarnautų žmonijai.

„Singularity NET“ kūrėjų tikslas yra sujungti tarpusavyje įvairius dirbtinius intelektus į vieną, sukurti pirmąjį universalų visuotinį dirbtinį intelektą, prieinamą visiems ir nuolat tobulėjantį pagal sistemą, kai mokosi vienas, mokosi ir tobulėja visi, prieš kurį negalėtų dominuoti kokios nors kompanijos, grupės ar struktūros.

Mokslininkas Stephen Hawking, iš esmės palaikantis sparčią dirbtinio intelekto plėtrą, vis dėlto yra įspėjęs, kad visuotinio dirbtinio intelekto sukūrimas gali reikšti žmonijos pabaigą.

Teigiamai vertinantis technologijas ir jų pažangą popiežius Pranciškus pastebėjo, kad „dar niekada žmonija neturėjo tiek galios savo pačios atžvilgiu ir, regint, kaip ją naudojamosi dabar, niekas negarantuoja, kad ji bus panaudota deramai“.

Pernai viešėdamas Lietuvoje, Davoso forumo steigėjas ir bestselerių laikomos knygos „Ketvirtoji pramonės revoliucija“ autorius, profesorius Klaus Schwab teigė, kad ketvirtoji pramonės revoliucija pakeis mūsų gyvenimą. „Ji naujai konstruos santykius tarp piliečių ir valstybių. Ji suteiks didesnes galimybes gerinti individų ir visuomenių gyvenimą. Ji įgalins – jei teisingai suvoksime ir naudosime pokyčius – visų sprendimų centre labiau matyti žmogų, tenkinti ne tik materialiuosius poreikius, bet kurti bendrą individo ir visuomenės gerį. Šiandien pasaulyje vykstančios ekonominės ir politinės diskusijos, panašu, kad neužčiuopia šios esmės. Mes turime istorinę galimybę technologinius proveržius, tokius kaip dirbtinis intelektas ar genų inžinerija, formuoti ir pakreipti visuomenės naudai bei jos gerovei. Galime eiti dviem keliais: arba visiškai panaudoti ketvirtosios pramonės revoliucijos galimybes padėti žmonijai pakilti į naujas aukštumas, arba leisti, kad technologijos mus kontroliuotų, o piliečiai prarastų savo autonomiją.“

Tad klausimas, kas bus intelekto revoliucijos laimėtojai, lieka atviras.

Galbūt atsakymo sulauksime greičiau negu tikimės.

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leideja



## Миссия – быть пространством знаний, порождающим ценности для общества

В этом году 16 февраля мы отметили 100-летие возрождения Литовского государства. Маленькое государство, насчитывающее менее трех миллионов жителей, в современном глобальном и быстро меняющемся мире может сохранить свою идентичность, создать уникальные вещи, которые представляют интерес для всего мира, с достоинством участвовать в конкурентной борьбе только путем воспитания и укрепления универсального интеллекта. Поэтому наши взоры устремились к центру интеллекта – Литовской национальной библиотеке имени Мартинаса Мажвидаса. Гость журнала – генеральный директор Литовской национальной библиотеки им. М.Мажвидаса, профессор, доктор наук Реналдас ГУДАУСКАС.







**Уважаемый профессор, я побывала в библиотеке после реконструкции, длившейся восемь лет – трудно узнать этот храм книг, где мы, склонившись над огромными длинными столами, готовились к сессиям и экзаменам. Библиотека, открывшаяся после реконструкции в сентябре 2016 г., стала еще величественнее и таинственнее и уже привлекла к себе внимание на национальных и всемирных конкурсах архитектуры и дизайна. Это – очень приятные внешние признаки. А что изменилось в библиотеке по существу, чего не видят конкурсные жюри и, быть может, даже посетители?**

У Литвы снова есть действующий в полную силу национальный институт памяти. Литовская национальная библиотека им. Мартинаса Мажвидаса (ЛНБ) осуществляет исключительную, доверенную ей миссию – мы являемся хранителями национального архива опубликованных документов. Его содержимое составляют документы, опубликованные с XVI в. (1547 г.) и по сей день в Литве и за ее пределами, представляющие нашу страну – ее культуру, язык, историю, политику, экономику. В настоящее время их насчитывается около 7 млн. Таким образом, ЛНБ играет важную роль в сфере сохранения, актуализации национального документального наследия и его интеграции в культурное наследие Европы. Однако вновь открытая осенью 2016-го Национальная библиотека заметно изменилась. За восемь лет ее реконструкции в мире многое переменялось, особенно в области информационных технологий. Помещения реконструированного здания Национальной би-

блиотеки лучше адаптированы к изменившимся нуждам потребителей информации, запросам посетителей. Кроме привычных для обычных библиотек пространств – читальных залов, фондов печатных изданий и т.п., у ЛНБ есть своя телестудия, обеспеченные современными технологиями Молодежная мастерская, Коворкинг-пространство больших данных, конференц-зал и кинозал, студия звукозаписи, пространства музыки и искусств, игротека. В них ведется очень интенсивная деятельность. С осени 2016-го в библиотеке организовано свыше 1500 различных национальных и международных мероприятий – конференций, дискуссий, концертов, просмотров кинофильмов и выставок.

**Чем отличается современная библиотека от той, в которой мы когда-то готовились к экзаменам? Каково видение современной библиотеки?**

ЛНБ выполняет свою миссию – быть пространством знаний, порождающим ценности для общества – на фоне быстро изменяющегося окружения, обуславливающего все направления ее деятельности. Глобальные тенденции отражаются и в национальном пространстве. Информационные потоки растут по экспоненте, цифровое содержание занимает все больше места во всех сферах науки, экономики и культуры. Разработана область стратегических мероприятий в области управления информационными потоками в широком спектре культуры, образования, науки, экономики и политики. ЛНБ уже 27 лет является и парламентской библи-



отекой. В последнее время мы расширили спектр оказываемых нами услуг информационной аналитики и сеть институциональных партнеров. Подписаны соглашения о сотрудничестве с Президентурой, Правительством Литовской Республики, Вильнюсским самоуправлением. Помимо уже выполняемой национальной миссии, мы претендуем и на звание своеобразного столичного Центра квартала знаний и тем самым вносим весомый вклад в развитие современного Вильнюса.

**Выступая на одной конференции, Вы упомянули культуру, науку государства и будущее как основные ценности, предопределяющие миссию библиотеки и требующие особой сохранности ценностей – научно-исследовательские пространства, интеллектуальную, социальную и экономическую ценности нации. Как в реальности осуществляется эта миссия? Какова роль или вклад библиотеки во возвращении или приумножении ценностей, нуждающихся в охране?**

ЛНБ является надежным стратегическим партнером в области знаний и доступа к информации в сфере культуры, образования, науки, экономики и государственного управления, который своей деятельностью вносит вклад в ускорение прогресса общества знаний Литвы и повышение международной конкурентоспособности государства. Еще в 2015 г. на состоявшейся в Кейптауне (ЮАР) Всемирной встрече руководителей национальных библиотек была представлена и апробирована перспективная модель интеллектуальной деятельности Литовской национальной библиотеки на 2017–2020 г., связанная с аналитикой больших данных. Эта модель станет новой, дополненной реальностью. Мы надеемся, что это внесет весомый вклад в осуществление государственной политики инноваций и повышение конкурентного преимущества, создание общества знаний Литвы. Наряду с этим библиотека гордится хранящимися в ее фондах фондами библиотек исторических имен страны, выдающихся личностей. Их накопление, начавшееся почти сто лет назад (в будущем году Национальная библиотека отметит юбилей своей деятельности), продолжается по сей день.

**В своем докладе Вы упомянули такой употребляемый в бизнесе термин, как «логистика создания социального капитала», и отметили, что Британская библиотека насчитывает около 500 деловых партнеров. Не могли бы Вы более подробно объяснить суть логики создания социального капитала и участия бизнеса в этом?**

В настоящее время называют основные тенденции, которые будут оказывать влияние на глобальную экономику – урбанизация, слияние и конвергенция, развитие инфраструктуры, мобильность будущего, энергетика будущего, социальный капитал. В случае библиотек логистика создания социального капитала как классическая пирамида ценностей – данные>информация>знания – становится особенно интенсивной. На эту цепочку ценностей чрезвычайно сильное влияние оказывают наука о сетевом обществе, искусственный интеллект, цифровые гуманитарные науки, суперкомпьютеры и большие данные. ЛНБ реализовывает упомянутые тенденции благодаря стратегическому партнерству с деловыми структурами и ассоциациями.

**Для журнала это близкие понятия, поскольку JŪRA MOPE SEA уже несколько лет осуществляет проект «Синергия бизнеса, науки и искусства». Какие возможности синергии бизнеса, науки, искусства вместе с библиотеками видите Вы?**

В ЛНБ по аналогии с действующей в Британской библиотеке моделью Института больших данных создан эквивалент – Коворкинг-пространство (ХАБ), предназначенное для функционирования больших данных и творческих индустрий. В нем созданы возможности для работы экспертам в сфере высоких технологий, антрепренерам бизнеса и науки, специалистам по цифровому маркетингу, у которых есть возможность вместе с работающими в библиотеке экспертами по информационной аналитике разрабатывать совместные проекты, создающие прецедентные стратегические эффекты.

**Близится к завершению (2014–2020 г.) осуществляемая ЕС программа научных исследований и инноваций «Горизонт 2020»**



(HORIZON 2020), направленная на достижение всеобъемлющего экономического роста и обеспечение создания в Европе науки и технологий мирового уровня. Участвует ли Литовская национальная библиотека в этом проекте? Если да, то чем этот проект обогатит библиотеку и Литву?

Существляемая ЕС программа научных исследований и инноваций «Горизонт 2020» предназначена в основном для университетов, научных учреждений, работающих в сфере высоких технологий. ЛНБ также является основной научной библиотекой страны, в которой работает несколько десятков докторов наук. Для деятельности современных библиотек особенно важным становится критерий Больших Данных (big data). По инициативе ЛНБ для программы «Горизонт 2020» вместе с партнерами – лучшими университетами Литвы и ведущими библиотеками Скандинавских стран при консультации с Британской библиотекой разрабатывается проект библиотеки нового поколения – «Интеллектуальная библиотека». Ее ключевые идеи уже были успешно представлены на прошедших в Люксембурге и Словакии мероприятиях «Горизонт».

Хотя, как говорят ваши коллеги из Эстонии, библиотеки становятся цифровыми крепостями, по-видимому, они еще долго будут оставаться и теми храмами, в которых мы сможем полить новейшие бумажные книги и старые издания. Не так давно мне и комиссару литовского павильона на выставке EXPO Ромасу Янкаускасу выпала честь доставить старинные книги, которые Литовской национальной библиотеке им. М.Мажвидаса подарил владелец художественной галереи Леонардо да Винчи «Il Rivelino» в швейцарском городе Локарно Арминьо Шолли. Мы, словно книгоноши, доставили два чемодана книг довоенной поры. Какими путями и способами накапливаются хранилища старинных книг? Как происходит презентация этих книг общественности?

После восстановления независимости Литвы в 1990 году появилась возможность не только «освободить» находившиеся «в заключении» в специальных отделах хранилищ бывшие невыгодные советскому режиму книги, изданные в межвоенной Литве. Во время происходившего в то время чрезвычайно активного сотрудничества с организациями литовцев зарубежья и благодаря отдельным людям доброй воли был накоплен полнейший фонд печатных изданий литовцев эмиграции. Это книги и периодическая печать, созданные «за железным занавесом» и бывшие совершенно неизвестными общественности Литвы.

Отдельно хочется упомянуть пополнившие библиотеку личные коллекции, подаренные выдающимися деятелями политики, науки, культуры Литвы – семейные библиотеки философа Антанаса Мацейны, поэта и публициста Томаса Венцловы, известных политиков и дипломатов Лозорайтисов. В конце прошлого года свою коллекцию книг Национальной библиотеке доверил председатель Восстановительного Сейма профессор Витаутас Ландсбергис, а в начале текущего года мы получили приятное известие о решении живущего в Швейцарии мецената Арминьо Шолли подарить библиотеке коллекцию литературы русской эмиграции. Взгляд на издания этой коллекции позволил сформировать мнение, что это уникальные, до сих пор не имевшие не только в нашей библиотеке, но и в Литве произведения художественной литературы русских авторов, география издательства которых охватывает обширный ареал от Южной Америки до Китая. Важно отметить, что появление этой коллекции в нашей библиотеке позволит читателю заметно расширить и дополнить понятие издательского дела диаспоры новыми горизонтами – от изданий литовской диаспоры до фрагментов истории культуры других проживающих в Литве национальных общин. Возможно, это весьма важный шаг в попытке понять и осмыслить понятие многонациональной и многокультурной Литвы, одновременно представляя возможность воспитывать гражданскую зрелость ее членов.

**Благодарю за беседу.**

Беседа вела Зита Таллат-Кялпшайте





## Misija – būti žinių erdve, kuriančia vertę visuomenei

Šiomet vasario 16 d. paminėjome Lietuvos valstybės atkūrimo 100-metį. Maža, nė trijų milijonų gyventojų nebeturinti valstybė šiuolaikiniame globaliame ir sparčiai besikeičiančiame pasaulyje išsaugoti savo identitetą, sukurti unikalius, pasaulį dominančius dalykus ir oriai dalyvauti konkurencinėse varžybose gali tik ugdydama bei puoselėdama visuotinį intelektą. Todėl mūsų žvilgsnis nukrypo į intelekto centrą – Lietuvos nacionalinę Martyno Mažvydo biblioteką. Žurnalo svečias – Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos generalinis direktorius, profesorius, daktaras Renaldas GUDAUSKAS.





**Gerbiamas profesoriau, apsilankius bibliotekoje po aštuonerius metus trukusios rekonstrukcijos, sunku atpažinti tą knygų šventovę, kur palinkę prie didžiulių ilgų stalų ruošdavomės sesijoms ir egzaminams. 2016 m. rugsėjį po rekonstrukcijos duris atvėrusi biblioteka tapo dar didingesnė bei paslaptingesnė ir jau atkreipė į save dėmesį nacionaliniuose bei pasauliniuose architektūros ir dizaino konkursuose. Tai – labai malonūs išoriniai požymiai. Kas bibliotekoje pasikeitė iš esmės, ko nemato konkursų vertintojai ir galbūt net lankytojai?**

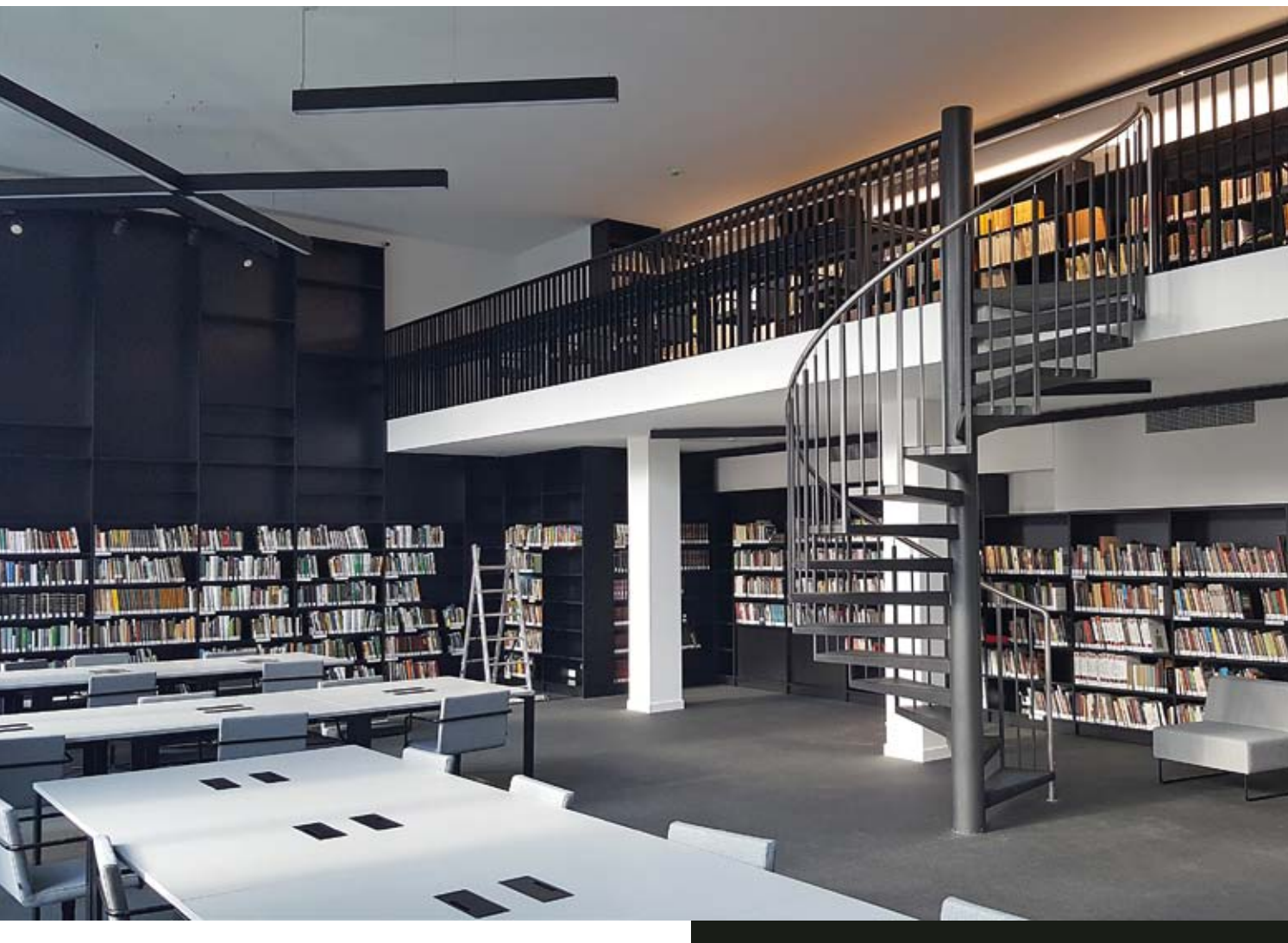
Lietuva vėl turi visa jėga veikiančią išskirtinę nacionalinę atminties instituciją. Lietuvos nacionalinė Martyno Mažvydo biblioteka (LNB) vykdo išskirtinę jai patikėtą misiją – esame nacionalinio publikuotų dokumentų archyvo saugotojai. Jo turinį sudaro nuo XVI a. (1547 m.) iki šių dienų Lietuvoje ir už jos ribų publikuoti, mūsų šalį – jos kultūrą, kalbą, istoriją, politiką, ūkį, reprezentuojantys dokumentai. Jų šiuo metu turime apie 7 mln. Taigi, LNB tenka reikšmingas vaidmuo nacionalinio dokumentinio paveldo išsaugojimo, aktualizavimo ir integravimo į Europos kultūros paveldo erdvę srityse. Tačiau 2016 m. rudenį naujai atverta Nacionalinė biblioteka pastebimai kitokia. Per aštuonerius rekonstrukcijos metus pasaulyje daug kas pasikeitė, ypač informacinių technologijų srityje. Rekonstruoto Nacionalinės bibliotekos pastato erdvės yra geriau pritaikytos prie pakitusių informacijos vartotojų poreikių, lankytojų lūkesčių. Be įprastinės bibliotekoms būdingų erdvių – skaityklų, spaudinių fondų ir pan., LNB turi savo

TV studiją, moderniomis technologijomis aprūpintas Jaunimo dirbtuves, Didžiųjų duomenų bendradarbiystės erdvę, konferencijų ir kino sales, garso įrašų studiją, muzikos ir menų erdves, žaisloteką. Jose vyksta labai intensyvios veiklos. Nuo 2016 m. rudens bibliotekoje organizuota per 1 500 įvairių nacionalinių ir tarptautinių renginių – konferencijų, diskusijų, koncertų, kino filmų peržiūrų bei parodų.

**Kuo skiriasi šiuolaikinė biblioteka nuo tos, kurioje kažkada ruošėmės egzaminams? Kokia yra šiuolaikinės bibliotekos vizija?**

LNB savo misiją – būti Lietuvos žinių erdve, kuriančia vertę visuomenei – vykdo sparčiai besikeičiant visas jos veiklos kryptis lemiančiai aplinkai. Globalios tendencijos reiškiasi ir nacionalinėje erdvėje. Informacijos šaltiniai didėja eksponentiškai, skaitmeninis turinys užima vis daugiau vietos visose mokslo, ekonomikos ir kultūros srityse. Išplėtotas plataus spektro kultūros, švietimo, mokslo, ekonomikos bei politikos informacinių šaltinių valdymo strateginių veiklų laukas. LNB jau 27 metus yra ir parlamentinė biblioteka. Pastaruoju metu išplėtėme savo teikiamų informacinės analitikos paslaugų spektrą ir institucinių partnerių tinklą. Pasirašyti bendradarbiavimo su Lietuvos Respublikos Prezidentūra, Vyriausybe, Vilniaus savivaldybe susitarimai. Be jau atliekamos nacionalinės misijos, pretenduojame tapti ir savotišku sostinės Žinių kvartalo centru, tuo esmingai prisidedami prie modernaus Vilniaus raidos. ▶





**Kalbėdamas vienoje konferencijoje, Jūs paminėjote kultūrą, mokslą, valstybę ir ateitį, kaip pagrindines vertybes, suponuojančias bibliotekos misiją, ir itin saugotinas vertybes – mokslinių tyrimų erdves, tautos intelektualinę, socialinę ir ekonominę vertę. Kaip realiai vykdoma ši misija? Koks yra bibliotekos vaidmuo ar indėlis puoselėjant ir gausinant saugotinas vertybes?**

LNB yra patikima strateginė žinių ir informacijos priegių kultūros, švietimo, mokslo, ekonomikos ir valstybės valdymo srityse partnerė, savo veiklomis prisidedanti prie Lietuvos žinių visuomenės pažangos spartinimo ir valstybės tarptautinio konkurencingumo didinimo. Dar 2015 m. Keiptaune (PAR) vykusiame Pasaulio nacionalinių bibliotekų vadovų susitikime pristatytas ir apibūtinamas perspektyvinis su didžiųjų duomenų analitika siejamas Lietuvos nacionalinės bibliotekos 2017–2020 m. intelektualinės veiklos modelis taps naująja, papildytąja realybe. Tikimės, kad tai reikšmingai prisidės prie valstybės inovacijų politikos įgyvendinimo ir konkurencinio pranašumo didinimo, Lietuvos žinių visuomenės kūrimo. Kartu biblioteka didžiuojasi savo fonduose saugomais istorinių šalies dvarų bibliotekų, žymių asmenybių fondais. Jų kaupimas, prasidėjęs beveik prieš šimtą metų (kitamet Nacionalinė biblioteka minės savo veiklos jubiliejų), tęsiasi iki šiol.

**Savo pranešime Jūs esate paminėjęs tokį versle vartojamą terminą kaip „socialinio kapitalo kūrimo logistika“ ir pastebėjęs, kad Britų biblioteka turi apie 500 verslo partnerių. Gal galite išsamiau paaiškinti socialinio kapitalo kūrimo logistikos esmę ir verslo dalyvavimą tame?**

Šiuo metu įvardinamos svarbiausios tendencijos, kurios darys įtaką globaliai ekonomikai – urbanizacija, apjungimas ir konvergencija, infrastruktūros plėtra, ateities mobilumas, ateities energetika, socialinis kapitalas.

Bibliotekų atveju socialinio kapitalo kūrimo logistika kaip klasikinė vertės piramidė – duomenys, informacija, žinios – tampa itin intensyvi. Šią vertės grandinę ypatingai stipriai veikia tinklaveikos mokslas, dirbtinis intelektas, skaitmeninė humanistika, superkompiuteriai bei didieji duomenys. Minėtas tendencijas LNB įveiklina strateginių partnerystių su verslo struktūromis ir asociacijomis dėka.

**Žurnalui tai artimos sąvokos, kadangi JŪRA MOPE SEA jau keletą metų vykdo projektą „Verslo, mokslo ir meno sinergija“. Kokias verslo, mokslo, meno sinergijos kartu su bibliotekomis galimybes matote Jūs?**

LNB pagal Britų bibliotekoje veikiančią Didžiųjų duomenų instituto modelį sukurtas atitikmuo – Bendradarystės erdvė (HUB), skirta didžiųjų duomenų ir kūrybinių industrijų veikloms. Joje sudarytos galimybės dirbti aukštųjų technologijų ekspertams, verslo ir mokslo antrepneriams, skaitmeninės rinkodaros specialistams, kurie turi galimybę kartu su bibliotekoje dirbančiais informacinės analitikos ekspertais kurti bendrus projektus, sukuriančius precedentinius strateginius efektus.

**Artėja prie pabaigos (2014–2020 m.) ES vykdoma mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „HORIZON 2020“, padedanti siekti integracinio ekonominio augimo ir užtikrinti, kad Europa turėtų pasaulinio lygio mokslą bei technologijas. Ar Lietuvos nacionalinė biblioteka dalyvauja šiame projekte? Jei taip, kuo šis projektas praturtins biblioteką ir Lietuvą?**

ES vykdoma mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „HORIZON 2020“ daugiausia skirta universitetams, mokslo institucijoms, aukštųjų technologijų srityje dirbančioms institucijoms. LNB taip pat yra pagrindinė šalies mokslinė biblioteka, kurioje dirba kelios dešimtys daktarų. Modernių bib-



liotekų veiklai ypatingai svarbia tampa Didžiųjų duomenų dimensija. LNB iniciatyva „HORIZON 2020“ programai kartu su partneriais – žymiausias Lietuvos universitetais ir vedančiosiomis Skandinavijos šalių bibliotekomis, konsultuojami Britų bibliotekos, rengia naujos kartos bibliotekos projektą „Intelektinė biblioteka“. Esminės jo idėjos jau buvo sėkmingai pristatytos Liuksemburge bei Slovakijoje vykusiuose „HORIZON“ renginiuose.

**Nors, anot Jūsų kolegų iš Estijos, bibliotekos tampa skaitmeninėmis tvirtovėmis, jos, matyt, dar ilgai išliks ir tomis šventovėmis, kuriose galėsime pavartyti naujausias popierines knygas ir senuosius leidinius. Neseniai man ir EXPO Lietuvos paviljono komisarui Romui Jankauskui teko pareiga ir garbė pargabenti senovines knygas, kurias Lietuvos nacionalinei Martyno Mažvydo bibliotekai padovanojo Šveicarijos Lokarno mieste Leonardo da Vinči meno galerijos „Il Rivelino“ savininkas Arminio Sciolli. Tarsi knygnešiai mes atgabėnome du lagaminus prieškarinių knygų. Kokiais keliais ir būdais yra kaupiamos senovinių knygų saugyklos? Kaip tos knygos pristatomos visuomenei?**

Atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę 1990 m., atsirado galimybė ne tik „išlaisvinti“ specialaus saugojimo skyriuose „įkalintas“ sovietiniam režimui buvusias nepalankias tarpukario Lietuvoje leistas knygas. Tuo metu vykusio ypatingai aktyvaus bendradarbiavimo su užsienio lietuvių organizacijomis bei pavieniais geros valios žmonėmis dėka sukauptas pilniausias užsienio lietuvių, vadinamasis lietuvių egzodo spaudos fondas. Tai knygos ir periodinė spauda, sukurti „už geležinės uždangos“ ir buvę visiškai nepažįstami Lietuvos visuomenei.

Atskirai norėtųsi paminėti biblioteką papildžiusias iškilų Lietuvos politikos, mokslo, kultūros veikėjų dovanotas asmenines kolekcijas – filosofo Antano Maceinos, poeto, publicisto Tomo Venclovos, žinomų politikų ir diplomatų Lozoraičių šeimos bibliotekas. Praėjusių metų pabaigoje savąją knygų kolekciją Nacionalinei bibliotekai patikėjo Atkuriamojo Seimo pirmininkas profesorius Vytautas Landsbergis, o šių metų pradžioje mus pasiekė maloni žinia apie Šveicarijoje gyvenančio mecenato Arminio Sciolli sprendimą padovanoti bibliotekai rusų egzodo literatūros kolekciją. Žvilgsnis į šios kolekcijos leidinius leido suformuoti nuomonę, kad tai unikalūs, iki šiol ne tik mūsų bibliotekoje, bet ir Lietuvoje neturėti rusų autorių grožinės literatūros darbai, kurių leidybos geografija aprėpia gana platų arealą nuo Pietų Amerikos iki Kinijos. Svarbu pabrėžti, kad šios kolekcijos atsiradimas mūsų bibliotekoje skaitytojui leis gerokai praplėsti ir papildyti diasporos leidybos sąvoką naujais horizontais – nuo lietuvių diasporos leidybos iki kitų Lietuvoje gyvenančių tautinių bendrijų kultūros istorijos fragmentų. Tikėtina, jog tai gana svarbus žingsnis bandant suvokti bei įprasminėti daugiatautės ir daugiakultūrės Lietuvos sampratą, tuo pat metu suteikiant galimybę ugdyti jos narių pilietinę brandą.

#### Acium už pokalbį.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė





# НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ ВОКРУГ BREXIT ПРОДОЛЖАЕТ ПРЕПЯТСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ ОТРАСЛИ ЛОГИСТИКИ В ВЕЛИКОБРИТАНИИ

**Юстина Льюма,**  
ведущий аналитик «Passport Industrial», [www.euromonitor.com](http://www.euromonitor.com)



**В 2017 г. на рынках логистики и дорожного транспорта Соединенного Королевства (СК) продолжалось падение, что свидетельствует о сокращении доходов на 1,5 % в постоянных ценах до 152,6 млрд долл. США. В 2018-м никакого улучшения не ожидается, при этом, согласно прогнозам, доходы от логистики и автомобильных перевозок снизятся еще на 0,5 %.**

В 2017-м снизились и доверие потребителей, и расходы, что произошло под влиянием ряда негативных факторов, таких как слабый экономический рост, стагнация потребительских доходов и рост инфляции.

В частности, снижение потребительского доверия препятствовало выполнению оптовых, розничных продаж автомобилей и топливной промышленности, где частные покупатели генерируют большую часть доходов. Это, в свою очередь, отрицательно сказалось на отрасли логистики, поскольку розничные предприятия являются ключевыми покупателями логистических услуг во всем СК. Ожидается, что в 2018 году будет наблюдаться слабый экономический рост и рост инфляции, что еще больше затруднит спрос на логистические услуги.

С другой стороны, производительность обрабатывающих производств в СК в 2017-м начала стабилизироваться, что продемонстрировало небольшое повышение деловой уверенности. Британские производители продолжали извлекать выгоду из слабеющего курса фунта стерлингов, делая экспорт более конкурентоспособным и увеличивая локализацию производства деталей и других компонентов, используемых в производстве.

Рост экспорта и производства продукции оказал некоторую помощь про-

вайдерам логистики в течение 2017 года. Однако среднесрочные перспективы роста остаются туманными. Из-за высокой политической неопределенности большинство британских производителей по-прежнему неохотно расширяют производственные мощности, что также означает более низкий спрос на услуги по транспортировке промышленных грузов в 2018–2019 гг.

Таблица 1. Потребительское доверие падает, а деловая уверенность растет

	2014	2015	2016	2017	2018 (прогнозы)
Индекс деловой уверенности в СК	104,4	103,2	99,3	103,0	103,2
Индекс потребительского доверия в СК	3,5	3,3	-2,4	-5,3	-5,6

Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики

## Несмотря на прогресс в переговорах, достигнутый в 2017-м, бизнес продолжает пересматривать свои цепочки поставок

Несмотря на сложное начало переговоров между Евросоюзом и СК по поводу Brexit, в 2017 году был достигнут определенный прогресс. Прежде всего, было решено защищать права граждан ЕС и СК, во-вторых, СК обязалось не ужесточать пересечение границы с Ирландией. Такие решения дали бизнесу некоторую ясность и продемонстрировали готовность поддерживать свободную торговлю между СК и ЕС. Однако неопределенность в отношении свободного передвижения людей сохраняется. Ограничения на свободное передвижение специалистов из ЕС будут особенно вредны

График 1. Показатели производства и розничной торговли в СК: 2014–2018 гг.



Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики

График 2. Основные покупатели логистических и автотранспортных услуг в СК: 2016



Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики





для авиакосмической и высокотехнологичной промышленности СК, которая в значительной степени зависит от зарубежных специалистов. Если свободное передвижение специалистов будет ограничено, это может негативно отразиться на производстве и цепочках поставок деталей.

Помимо производителей, британские ритейлеры и быстросходные грузовые перевозчики также готовятся к возможным изменениям в каналах распределения. Если переговоры по соглашениям о свободной торговле провалятся, британские ритейлеры планируют перевести свои распределительные центры в ЕС. Германия, Франция и Нидерланды, имеющие развитую логистическую инфраструктуру и географическую близость к СК, скорее всего, привлекут новые инвестиции. Однако окончательное деловое решение будет хорошо продуманным, и в 2018-м никаких конкретных действий не ожидается.

Более того, большое количество предприятий в СК и ЕС пересматривают свои цепочки поставок, прежде всего, для защиты от колебаний курса валют. По данным бизнес-опросов, 63 % компаний в Европе рассчитывают сохранить большую часть своих сетей поставок за пределами СК. Ожидается, что компании химической, транспортной, машиностроительной и высокотехнологичной промышленности перенесут большую часть своего производства за пределы СК, в такие страны как Германия, Нидерланды, Испания или Франция. Кроме того, это может повлиять на цепочку поставок компонентов и материалов, поскольку компании в вышеупомянутых странах получают значительную часть своих материалов из Центральной или Восточной Европы, которые могут предложить более низкие цены. Это означает, что если спрос переместится из СК в Центральную/Восточную Европу, особенно Польшу, Чехию и Словакию, изменятся и цепочки поставок различных компонентов, включая пластиковые и резиновые детали, электронику и т.п.

Кроме того, в цепочках поставок в СК также ожидаются изменения. Бизнес-опросы показывают, что около 40 % компаний в СК планируют увеличить локализацию производства, чтобы защитить себя от неблагоприятных колебаний курса валют и политического риска (в случае ограничения свободной торговли с ЕС). Компании, ориентированные на местных потребителей, одними из первых локализовали свое производство. Так, «Cadbury» перенесла производство из Польши в Борнвилль, в то время как «IKEA» планирует увеличить производство мебели в СК ради снижения издержек. Ожидается, что автомобильная промышленность также предпримет шаги по локализации производства, поскольку автомобилестроители покупают у местных поставщиков лишь 44 % частей и планируют увеличить объемы локализации деталей. Так, в 2017 году производитель суперкаров «McLaren» пообещал инвестировать 50 миллионов фунтов стерлингов в локализацию производства деталей из углеродного волокна.

Ожидается, что после увеличения локализации производства производители, поставщики и провайдеры логистики в СК вздохнут с облегчением. Однако большинство компаний заявляют, что они также стремятся сократить расходы на материалы для производства при пересмотре цепочек поставок. Такая ситуация указывает на то, что поставщики услуг логистики и дорожного транспорта в СК и впредь будут испытывать давление со

стороны производителей, в то время как рост инфляции и цен на топливо, вероятно, еще больше ухудшит прибыльность. Начиная с 2016-го, прибыль британской логистической и автотранспортной отрасли снизилась на 11%. Для сравнения: в других странах Западной Европы в этой области был отмечен рост прибыли.

## 2018-й станет решающим – сформируются отношения между СК и ЕС после Brexit

2018 год станет решающим годом для переговоров по Brexit, от которого будет зависеть, как будут выглядеть экономические отношения между СК и ЕС. 2018-й также покажет, как будут развиваться бизнес-отношения и цепочки поставок между СК и ЕС. Из-за высокой политической неопределенности, пока окончательные результаты Brexit не прояснились, британские компании неохотно инвестируют в модернизацию оборудования или расширение производства. Ожидается, что в течение 2018 года переговоры между СК и ЕС принесут новые известия для бизнеса и будут способствовать либо новым инвестициям, либо переносу производства (в случае неудачных переговоров о свободной торговле).

В настоящее время велика вероятность, что соглашение о свободной торговле будет отсрочено, и макромодель «Euromonitor International» дает такому сценарию вероятность в 40–50 %. В случае отсрочки соглашения о свободной торговле СК и ЕС согласятся продлить членство Великобритании в ЕС на два-три года, в то время как окончательная сделка по свободной торговле после Brexit будет достигнута в 2020–2022 гг. Если такой сценарий подтвердится, резких изменений в торговых потоках и цепочках поставок не ожидается. Однако СК также хочет включить услуги в сделку по свободной торговле и наложить некоторые ограничения на свободное передвижение людей, что может вызвать сопротивление со стороны других членов ЕС и, в конечном итоге, привести к сценарию без сделок. Макромодель «Euromonitor International» дает такому сценарию 35–45 % вероятности, и если это произойдет, то, скорее всего, с 2019 года начнутся процессы переноса производства из Великобритании и сбои в цепочках поставок.

Таблица 2. Ключевые ожидаемые будущие изменения

Начало 2018 г.	СК примет законопроект о выходе из ЕС, которым законы ЕС будут переведены в законодательство Британии
До марта 2018 г.	Британские бизнес-лидеры должны уточнить детали перехода
Октябрь 2018 г.	Окончание переговоров между СК и ЕС о будущих отношениях, чтобы оставить время для ратификации
До марта 2019 г.	Парламенты СК и ЕС должны проголосовать за сделки Brexit
Март 2019 г.	Крайний срок для выхода СК из ЕС; через два года после запуска статьи 50 Лиссабонского договора.

Источник: «Euromonitor International» по данным источников торговли ■

График 3. Топ-10 обрабатывающих отраслей в СК: 2017



Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики

График 4. Топ-10 крупнейших экспортеров из СК: 2016



Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики



# NEŽINOMYBĖ DĖL „BREXIT“ TOLIAU TRUKDO JK LOGISTIKOS PRAMONĖS VEIKLAI

**Justinas Liuima,**  
„Passport Industrial“  
vyriausiasis analitikas,  
[www.euromonitor.com](http://www.euromonitor.com)



**2017 m. Jungtinės Karalystės logistikos bei kelių transporto pramonė ir toliau rodė prastėjančius rezultatus, o pajamos palyginamosiomis kainomis smuko 1,5 % – iki 152,6 mlrd. JAV dolerių. 2018 m. pagerėjimo nelaukiama – logistikos ir kelių transporto pramonės pajamos turėtų kristi dar 0,5 %.**

2017 m. sumažėjo ir vartotojų pasitikėjimas bei išlaidos, kuriems įtakos turėjo keletas neigiamų veiksnių, tokių kaip silpnas ekonominis augimas, sustingusios vartotojų pajamos ir kylanti infliacija. Vartotojų pasitikėjimas ypač pakirto automobilių bei kuro pramonės didmeninę ir mažmeninę prekybą, kuriose didžiąją dalį pajamų sudaro privačių pirkėjų atnešamos lėšos. Tai savo ruožtu palietė ir logistikos pramonę, kadangi mažmeninė prekyba perka daugiausiai logistikos paslaugų visoje JK. Silpno ekonominio augimo ir kylančios infliacijos tendencijos turėtų tęstis ir 2018 m., dar labiau silpnindamos logistikos paslaugų paklausą.

Kita vertus, 2017 m. ėmė stabilizuotis JK gamybos pramonė – tai parodė šiek tiek ūgtelėjęs verslo pasitikėjimas. JK gamintojai ir toliau naudojami silpnėjančiu svaru sterlingo kursu, konkurencingesniu eksportu ir augančia dalių bei kitų gamyboje naudojamų komponentų produkcijos lokalizacija.

Augantis eksportas ir gamybos produkcija 2017 m. šiek tiek palengvino logistikos paslaugų tiekėjų situaciją. Tačiau vidurinio laikotarpio augimo perspektyvos lieka miglotos. Dėl didelio politinio nestabilumo dauguma JK gamintojų vengia plėsti gamybos apimtį, vadinas, 2018–2019 m. pramoninių prekių transporto paslaugų paklausa taip pat bus mažesnė.

1 lentelė. Vartotojų pasitikėjimas mažėja, o verslo – didėja

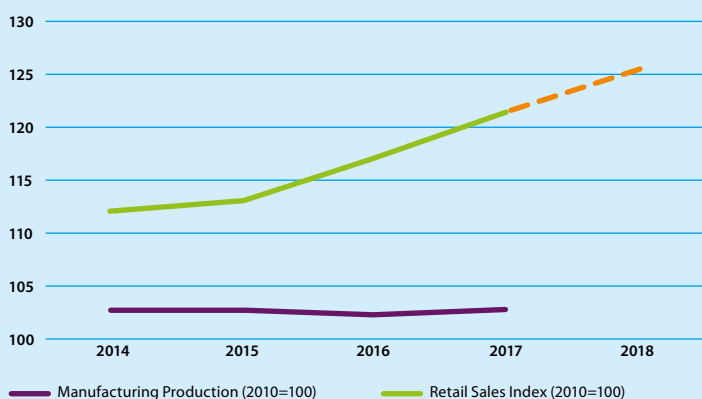
	2014	2015	2016	2017	2018 (prognozės)
Verslo pasitikėjimo rodiklis JK	104,4	103,2	99,3	103,0	103,2
Vartotojų pasitikėjimo rodiklis JK	3,5	3,3	-2,4	-5,3	-5,6

Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką

## Nepaisant 2017 m. derybų postūmio, verslas ir toliau peržiūri savo tiekimo grandines

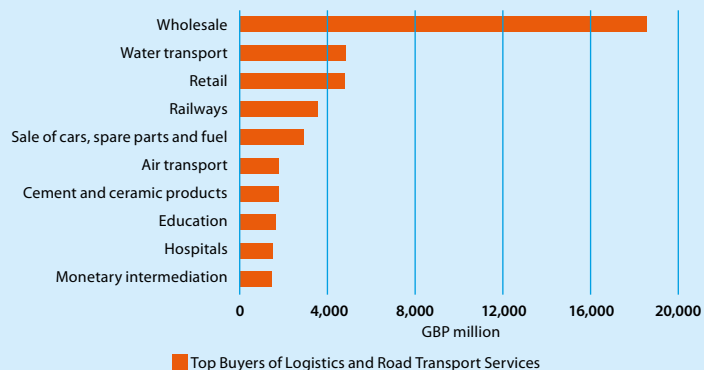
Nepaisant sunkios ES ir JK derybų dėl „Brexit“ pradžios, 2017 m. įvyko šioje tokie postūmiai. Pirmiausia, buvo sutarta saugoti ES ir JK piliečių teises,

1 grafikas. Gamybos ir mažmeninės prekybos rodikliai JK: 2014–2018



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką

2 grafikas. Pagrindiniai logistikos ir kelių transporto paslaugų pirkėjai JK: 2016



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką



antra, JK įsipareigojo negriežtinti judėjimo per sieną su Airija. Šie sprendimai suteikė šiek tiek aiškumo verslui ir pademonstravo norą išlaikyti laisvą prekybą tarp JK ir ES. Tačiau neiškumas dėl laisvo žmonių judėjimo išlieka. Laisvo specialistų iš ES judėjimo apribojimai ypač pakenktų JK oro erdvei ir aukštųjų technologijų pramonei, kuri šiuo metu yra gana stipriai priklausoma nuo specialistų iš užsienio. Laisvo specialistų judėjimo apribojimas gali turėti neigiamos įtakos gamybos ir dalių tiekimo grandinėms.

Be gamintojų, JK prekybininkai ir greitai judančių prekių vežėjai taip pat ruošiasi galimiems pokyčiams paskirstymo kanaluose. Jei derybos dėl laisvos prekybos žlugtų, JK mažmeniniai prekybininkai svarsto perkelti savo paskirstymo centrus į ES. Naujų investicijų greičiausiai pritrauks Vokietija, Prancūzija ir Nyderlandai, kadangi šios šalys turi gerai išvystytą logistikos infrastruktūrą ir geografiškai yra gana arti JK. Tačiau galutinis verslo sprendimas bus gerai apgalvotas ir 2018 m. nesitikima jokių konkrečių veiksmų.

Be to, daugelis JK ir ES verslų peržiūri savo tiekimo grandines – pirmiausia siekdami išvengti valiutos kurso svyravimų. Verslo apklausos rodo, kad 63 % Europoje įsikūrusių įmonių tikisi išlaikyti didesnę dalį savo tiekimo grandinės už JK ribų. Chemijos, transporto įrangos, įrenginių ir aukštųjų technologijų gaminių pramonės įmonės turėtų perkelti didesnę dalį savo gamybos už JK ribų į tokias šalis kaip Vokietija, Nyderlandai, Ispanija arba Prancūzija. Be to, tai gali turėti įtakos komponentų ir medžiagų tiekimo grandinėms, kadangi aukščiau minėtose šalyse įsikūrusios įmonės didelę dalį savo medžiagų gauna iš mažesnes kainas galinčios pasiūlyti Vidurio ir Rytų Europos. Tai reiškia, kad paklausai pasislinkus iš JK į Vidurio ir Rytų Europą, ypač Lenkiją, Čekiją ir Slovakiją, pasikeis įvairių komponentų, įskaitant plastikinių ar guminių dalių, elektronikos ir pan., tiekimo grandinės.

Be to, JK tiekimo grandinėse taip pat tikimasi pokyčių. Verslo apklausos rodo, kad, norėdamas apsisaugoti nuo nepalankių valiutos kurso svyravimų ir politinės rizikos (jei būtų apribota laisva prekyba su ES), apie 40 % JK įsikūrusių įmonių planuoja didinti produkcijos lokalizaciją. Vietinius vartotojus aptarnaujančios įmonės vienos pirmųjų lokalizavo savo produkciją, pavyzdžiui, „Cadbury“ perkėlė gamybą iš Lenkijos į Bornvilį, o „IKEA“ planuoja didinti baldų gamybos JK apimtis siekdama išlaikyti nedideles produkcijos kainas. Planuojama, kad automobilių pramonė taip pat imsis gamybos lokalizacijos, kadangi automobilių gamintojai iš vietinių tiekėjų perka tik 44 % dalių ir planuoja padidinti dalių lokalizacijos apimtis. Pavyzdžiui, 2017 m. superautomobilių gamintojas „McLaren“ paskyrė 50 mln. Didžiosios Britanijos svarų sterlingų anglies pluošto dalių gamybos lokalizacijai.

Padidėjus gamybos lokalizacijai, JK gamintojai, tiekėjai ir logistikos paslaugų tiekėjai turėtų lengviau atsikvėpti. Tačiau didžioji dauguma įmonių taip pat nurodo siekiančios derybomis su tiekimo grandinėmis sumažinti išlaidas gamybos žaliavoms. Tokia situacija parodo, kad logistikos ir kelių

transporto paslaugų tiekėjai JK ir toliau jaus spaudimą iš gamintojų, o kylanti infliacija ir kuro kainos dar labiau mažins gaunamą pelną. Nuo 2016 m. JK logistikos ir kelių transporto pramonės pelnas sumažėjo 11 %. Palyginimui, transporto ir logistikos pramonės pelnas kitose Vakarų Europos šalyse augo.

## 2018 m. bus lemtingi – susiformuos „Brexit“ santykiai tarp JK ir ES

2018 m. bus lemtingi „Brexit“ derybų metai, nuo kurių priklausys, kaip atrodys ekonominiai JK ir ES santykiai. 2018 m. taip pat parodys, kaip toliau vystysis JK ir ES verslo santykiai bei tiekimo grandinės. Dėl didelio politinio neapibrėžtumo, kol nėra aiškesnių „Brexit“ rezultatų, JK verslas nenoriai investuoja į įrangos atnaujinimą ar gamybos plėtrą. 2018 m. JK ir ES derybos turėtų atnešti naujų žinių verslui ir paskatinti juos arba naujoms investicijoms, arba perkelti gamybą (nepavykus deryboms dėl laisvos prekybos).

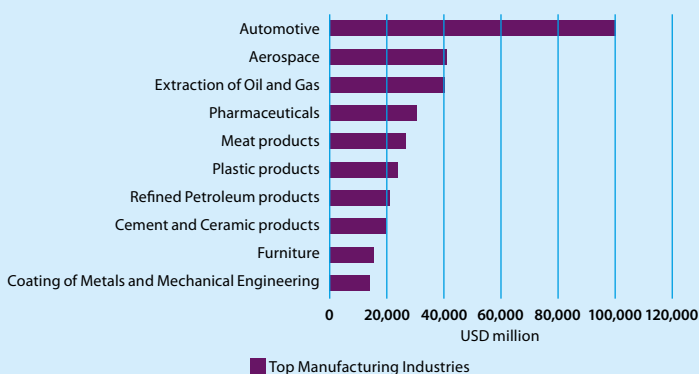
Šiuo metu didelė tikimybė, kad laisvos prekybos sutartis bus atidėta ir „Euromonitor International“ makro modelis tokiam scenarijui duoda 40–50 % tikimybę. Atidėjus laisvos prekybos sutartį, JK ir ES susitartų pratęsti JK narystę ES dar dviem ar trimis metams, o galutinis susitarimas dėl laisvos prekybos po „Brexit“ būtų pasiektas 2020–2022 m. Tokiam scenarijui pasitvirtinus, prekybos srautuose ir tiekimo grandinėse nesitikima jokių drastiškų pokyčių. Tačiau JK taip pat nori į laisvos prekybos sandorį įtraukti paslaugas bei šiek tiek apriboti laisvą žmonių judėjimą, o tai gali sukelti ES narių pasipriešinimą, taigi nebūtų pasiekta jokio susitarimo. Remiantis „Euromonitor International“ makro modeliu, tokio scenarijaus tikimybė yra 35–45 %, o jam pasitvirtinus, 2019 m. greičiausiai prasidės gamybos perkėlimo iš JK procesai bei trukdžiai tiekimo grandinėse.

### 2 lentelė. Pagrindiniai ateityje laukiantys pokyčiai

2018 m. pradžia	JK priims pasitraukimo iš ES įstatymo projektą, kuriame ES įstatymai pakeičiami į JK įstatymus
Iki 2018 m. kovo	JK verslo lyderiams turėtų paaiškėti pereinamojo laikotarpio detalės
2018 m. spalio	JK ir ES derybų dėl ateities santykių pabaiga, paliekant laiko patvirtinimui
Iki 2019 m. kovo	JK ir ES parlamentai turi balsuoti dėl „Brexit“ susitarimų
2019 m. kovas	Laikotarpis, iki kurio JK turėtų pasitraukti iš ES; dveji metai po 50-ojo straipsnio įsigaliojimo.

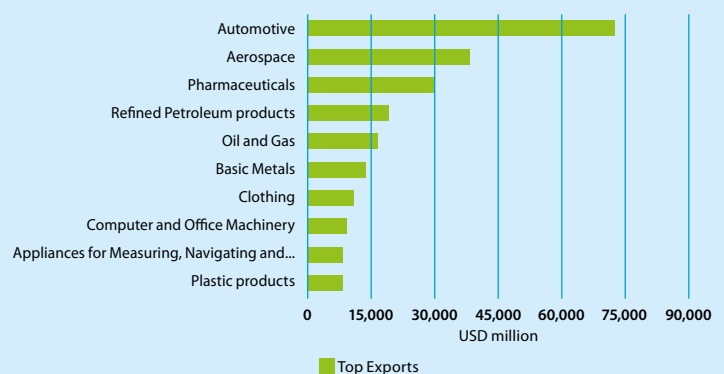
Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal prekybos šaltinius

### 3 grafikas. Didžiausių pramonės šakų JK dešimtukas: 2017



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką

### 4 grafikas. Didžiausių eksportuotojų iš JK dešimtukas: 2016



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką



# Союз промышленных палат Эльбы и Одера поддерживает международное экономическое сотрудничество



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

EUROPEAN UNION

**Союз промышленных палат Эльбы и Одера – это международная ассоциация, объединяющая более 30 экономических инстанций в Польше, Чехии и Германии – странах, расположенных на берегах двух крупнейших рек Центральной Европы Эльбы и Одера. В настоящее время его генеральный секретариат расположен в Торгово-промышленной палате Магдебурга.**

С момента основания в 2000 году члены Союза промышленных палат Эльбы и Одера поддерживают развитие международного экономического сотрудничества в одном из экономически самых быстро развивающихся регионов Европы. Союз ускоряет интеграцию Польши, Чехии и Германии и эффективно обсуждает интересы региональных экономик на местном и европейском уровнях. Чтобы быть конкурентоспособными в глобальном масштабе, необходимо понимать Центральную Европу и особенно регион между Эльбой и Одером как интегрированное экономическое пространство.

Союзом промышленных палат Эльбы и Одера управляет генеральная ассамблея, состоящая из всех членов, и совет, в который входят три представителя от каждой страны, обладающие равными правами. Представители Союза – выборный президент и генеральный секретариат.

Союз промышленных палат Эльбы и Одера активно действует в трех комитетах и решает вопросы, связанные с транспортом, туризмом и квалифицированной рабочей силой.

Представители региона между Эльбой и Одером, который некогда считался главной артерией и был забыт после Второй мировой войны, должны были придумать, как возродить свои международные инфраструктурные связи и гарантировать экономический рост. С момента основания все внимание Союза промышленных палат Эльбы и Одера сосредоточено на возрождении этих связей. Концентрируясь на шагающих для окружающей среды видах транспорта, Союз промышленных палат Эльбы и Одера пропагандирует внутреннее судоходство на Эльбе и Одере и использование международных железнодорожных связей. Поэтому Союз промышленных палат Эльбы и Одера поддерживает европейский проект ЕММА – повышение мобильности и логистики грузоперевозок





## Укрепление внутреннего судоходства – проект EMMA



в регионе Балтийского моря путем укрепления судоходства во внутренних водных путях на речном и морском транспорте и развитие новых услуг международной доставки (http://www.project-emma.eu/).

В текущем году Союз промышленных палат Эльбы и Одера примет участие в выставке «transport logistics China» в Шанхае, которая пройдет 16–18 мая. Все, кто интересуется сотрудничеством и международными и межконтинентальными вопросами транспорта, приглашаются посетить стенд земли Саксония-Ангальт, который будет представлять и Союз промышленных палат. С нетерпением ждем нашей встречи на важнейшей транспортной выставке Азии!

*Более подробная информация о Союзе промышленных палат Эльбы и Одера – на веб-сайте [www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu).*

Проект EMMA (повышение мобильности и логистики грузоперевозок в регионе Балтийского моря путем укрепления судоходства во внутренних водных путях на речном и морском транспорте и развитие новых услуг международной доставки) способствует внутреннему судоходству в регионе Балтийского моря. Внутреннее судоходство по двум основным рекам Центральной Европы – Эльбе и Одере – необходимо рассматривать как экологический и экономически эффективный способ транспортировки. В рамках проекта будут продемонстрированы пути обеспечения устойчивого увеличения доли внутреннего судоходства в общем контексте перевозок в регионе Балтийского моря. Над проектом, который завершится в 2020 году, с 2014 года работает 21 партнер проекта из Германии, Швеции, Финляндии, Литвы и Польши.

Дополнительная информация:  
<http://www.project-emma.eu/>.

Союз промышленных палат Эльбы и Одера поддерживает проект через своих членов в Польше и Германии.

Дополнительная информация:  
[www.project-emma.eu](http://www.project-emma.eu).





# Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko tarptautinį ekonominį bendradarbiavimą



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

EUROPEAN UNION

**Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga – tai tarptautinė asociacija, vienijanti daugiau nei 30 palei dvi Vidurio Europos didžiausias upes – Elbę ir Oderį – išsidėsčiusių ekonominių institucijų Lenkijoje, Čekijoje ir Vokietijoje. Jos vyriausiasis sekretoriatas šiuo metu įsikūręs Magdeburgo prekybos ir pramonės rūmuose.**

Nuo 2000 m. Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjungą įkūrusios šalys palaiko tarptautinio ekonominio bendradarbiavimo vystymą viename sparčiausiai ekonomiškai augančių regionų. Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga spartina Lenkijos, Čekijos ir Vokietijos integraciją bei efektyviai svarsto regioninių ekonomikų interesus vietos ir Europos lygiu. Norint sėkmingai konkuruoti visame pasaulyje, būtina žiūrėti į Vidurio Europą, ypač į tarp Elbės ir Oderio išsidėsčiusį regioną, kaip į integruotą ekonominę erdvę.

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjungą valdo visų narių generalinė asamblėja ir taryba, kurią sudaro trys lygiavertės teisės turintys kiekvienos šalies atstovai. Sąjungos atstovai – renkamas prezidentas bei vyriausiasis sekretoriatas.

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga aktyviai veikia trijuose komitetuose ir sprendžia su transportu, turizmu bei kvalifikuota darbo jėga susijusius klausimus.

Esmine arterija laikomas bei po Antrojo pasaulinio karo pamirštas regionas tarp Elbės ir Oderio turėjo sugalvoti, kaip atkurti savo tarptautinius infrastruktūrinius ryšius ir užtikrinti ekonominę augimą. Nuo pat įsikūrimo Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga visą savo dėmesį telkė šių ryšių atkūrimui. Susikoncentravusi į aplinką tausojančias transporto rūšis, Pramonės rūmų sąjunga propaguoja vidaus vandenų transporto Elbės ir Oderio upėmis bei tarptautinių traukinių jungčių naudojimą. Todėl Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko Europos EMMA projektą – didinti krovinių mobilumą ir plėsti



## Vidaus vandenų laivybos stiprinimas – projektas EMMA



KAMMERUNION  
ELBE/ODER

UNIA IZB  
ŁABY/ODRY

UNIE KOMOR  
LABE/ODRA

logistiką Baltijos jūros regione stiprinant vidaus vandenų ir upių transportą bei skatinant naujas tarptautinės laivybos paslaugas (<http://www.project-emma.eu/>).

Šiais metais Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga dalyvaus „transport logistics China“ parodoje Šanchajuje, kuri vyks gegužės 16–18 dienomis. Visi, besidomintys bendradarbiavimu bei tarptautiniais ir tarpkontinentiniais transporto klausimais, mielai kviečiami apsilankyti Saksonijos-Anhalto stende, kuris atstovaus ir Pramonės rūmų sąjungą. Nekantraudami laukiame mūsų susitikimo svarbiausioje Azijos transporto parodoje!

*Daugiau informacijos apie Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjungą rasite internete: [www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu)*

Projektas EMMA (anglų kalboje šifruojamas kaip „krovinių mobilumo ir logistikos Baltijos jūros regione gerinimas stiprinant vidaus vandenų ir upių transportą bei skatinant naujas tarptautines krovos paslaugas“) skatina vidaus vandenų laivybą Baltijos jūros regione. Vidaus vandenų laivyba dviem pagrindinėmis Vidurio Europos upėmis – Elbe ir Oderiu – turi būti svarstoma kaip ekologiškas ir ekonomiškai efektyvus transportavimo būdas. Projektas pademonstruos, kaip užtikrinti tvarų vidaus laivybos dalies augimą bendrame Baltijos jūros regiono transporto kontekste. Prie šio projekto, kurio pabaiga numatoma 2020 m., dirbo 21 projekto partneris iš Vokietijos, Švedijos, Suomijos, Lietuvos ir Lenkijos nuo pat 2014 m.

Daugiau informacijos:  
<http://www.project-emma.eu/>

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko projektą per savo narius Lenkijoje ir Vokietijoje.  
Daugiau informacijos internete:  
[www.project-emma.eu](http://www.project-emma.eu)





# В Клайпеде идет создание уникальной гибридной баржи СБГ

**В 2018-й год литовский кластер СПГ вошел с амбициозными целями. Сплоченный по инициативе организации международный консорциум работает в Клайпеде над созданием уникального транспортного средства для плавания во внутренних водах. Презентация прототипа гибридной баржи, работающей на сжиженном биогазе (СБГ) и электробатареях, планируется уже на конец февраля.**

С целью претворения в жизнь инновационного технологического проекта свои знания и имеющиеся ресурсы объединили партнеры из трех стран: расположенное в Клайпеде предприятие «Western Baltic Engineering» – дочерняя компания АО «Vakarų laivų gamykla», шведская компания «Avatar Logistics», маркетинговая организация порта Гамбург и ставший ведущим партнером проекта Клайпедский научно-технологический парк (КНТП), который координирует и деятельность литовского кластера СПГ.

Новое технологическое решение будет предназначено для перевозки жидких грузов по внутренним водным путям между Стокгольмом и вторым по величине городом Швеции Гетеборгом. Длина баржи составит 86 м, грузоподъемность – 2 114 м<sup>3</sup>.

У создаваемого в настоящее время прототипа нет аналогов в мире: то, что баржа будет работать на СБГ и электродвигателе, предоставит возможность добиться нулевого уровня выброса в атмосферу углекислого га-

за, серы и твердых частиц. СБГ производится из биометана – после концентрации метана этот газ можно поставлять в сеть природного газа или сжигать и использовать как топливо для транспорта. Основным сырьем для производства биогаза являются отходы, образующиеся в животноводстве, птицеводстве и земледелии. Среди сырья – и часть городских коммунальных отходов, осадок предприятий по очистке коммунальных стоков и технологические отходы предприятий пищевой промышленности.

Метан, как и углекислый газ, вызывает парниковый эффект. Его сжижение и сжигание вносит весомый вклад в достижение экологической устойчивости.

Проект баржи уникален и в политическом контексте: до 2050 г. Швеция намеревается полностью отказаться от использования дизельного топлива, поэтому ее взгляд особенно устремляется на инновационные и дружественные к окружающей среде решения.

Хотя внутренний водный транспорт считается одним из самых чистых транспортных сек-

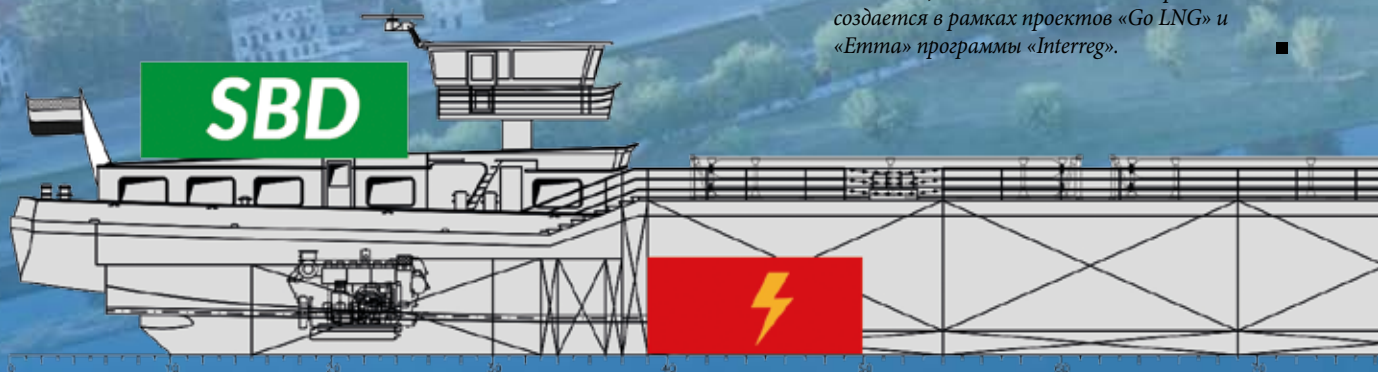
торов, в Европе этот флот заметно устарел. Возраст барж, курсирующих по внутренним водам, здесь составляет 25 лет.

«Европейский союз весьма заинтересован в обновлении внутреннего водного флота и наметил для этого меры. Нынешние обстоятельства создают особенно благоприятную среду для развития судостроительного сектора, а также усиление дистрибуторской цепочки сжиженного природного газа и биогаза», – отметил Андрус Сутникас, менеджер по развитию КНТП, координирующего деятельность литовского кластера СПГ.

По его словам, проект открывает перед членами литовского кластера СПГ возможности повышения конкурентоспособности бизнеса за счет создания новых транспортных технологий.

Будущий оператор баржи – шведская компания «Avatar Logistics» – также повысит свою конкурентоспособность, поскольку сектор грузоперевозок все более внимательно относится к выбросам в атмосферу и ищет наиболее эффективные решения по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

*Инновационное технологическое решение создается в рамках проектов «Go LNG» и «Emma» программы «Interreg».*







# Klaipėdoje kuriamas unikali hibridinė SBD barža

Į 2018-uosius Lietuvos SGD klasteris įžengė užsibrėžęs ambicingus tikslus.

Organizacijos iniciatyva suburtas tarptautinis konsorciūmas Klaipėdoje kuria unikalią vidaus vandens transporto priemonę. Suskystintosiomis biodujomis (SBD) ir elektros baterija varomos hibridinės baržos prototipą tikimasi pristatyti jau vasario pabaigoje.

Igyvendinant inovatyvų technologinį projektą, savo žinias ir turimus resursus sujungę partneriai iš trijų šalių: Klaipėdoje įsikūrusi dukterinė AB „Vakarų laivų gamykla“ įmonė „Western Baltic Engineering“, švedų kompanija „Avatar Logistics“, Hamburgo uosto rinkodaros organizacija bei projekto vedančiuoju partneriu tapęs Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas (KMTP), koordinuojantis ir Lietuvos SGD klasterio veiklą.

Naujasis technologinis sprendimas bus skirtas skystų krovinių gabenimui vidaus vandens keliais tarp Stokholmo ir antrojo pagal dydį Švedijos miesto Geteborgo. Baržos ilgis sieks 86 m, krovinių talpa – 2 114 m<sup>3</sup>.

Šiuo metu kuriamas prototipas pasaulyje analogų neturi: tai, jog barža bus varoma SBD ir elektros baterija, sudarys galimybes pasiekti nulinį CO<sub>2</sub> siera ir kietųjų dalelių emisijų lygį. SBD gaminamos iš biometano – metano dujas sukondensavus jos gali būti tiekiamos į gamtinių dujų tinklą arba suskystinamos ir naudojamos kaip kuras transportui. Pagrindinės žaliavos biodujų gamyboje yra atliekos, susidarancios gyvulininkystės, paukštinkystės ir žemdirbystės srityse. Tarp žaliavų – ir dalis miestų komunalinių atliekų, komunalinių nuotekų valymo įmonių dumblas bei maisto perdirbimo pramonės įmonių technologinės atliekos.

Metano dujos, kaip ir CO<sub>2</sub>, sukelia šiltnamio efektą. Jų skystinimas ir deginimas stipriai prisideda prie aplinkos tausojimo.

Baržos projektas unikalus ir politiniu kontekstu: iki 2050 m. Švedija siekia visiškai atsikvilti dyzelinio kuro naudojimo, tad jos žvilgsnis ypač krypta į inovatyvius ir aplinkai draugiškus sprendimus.

Nors vidaus vandens transportas vertinamas kaip vienas švaresnių transporto sektorių, šis laivynas Europoje yra smarkiai pasenęs. Vidutinis vidaus vandens baržų amžius čia siekia 25-erius metus.

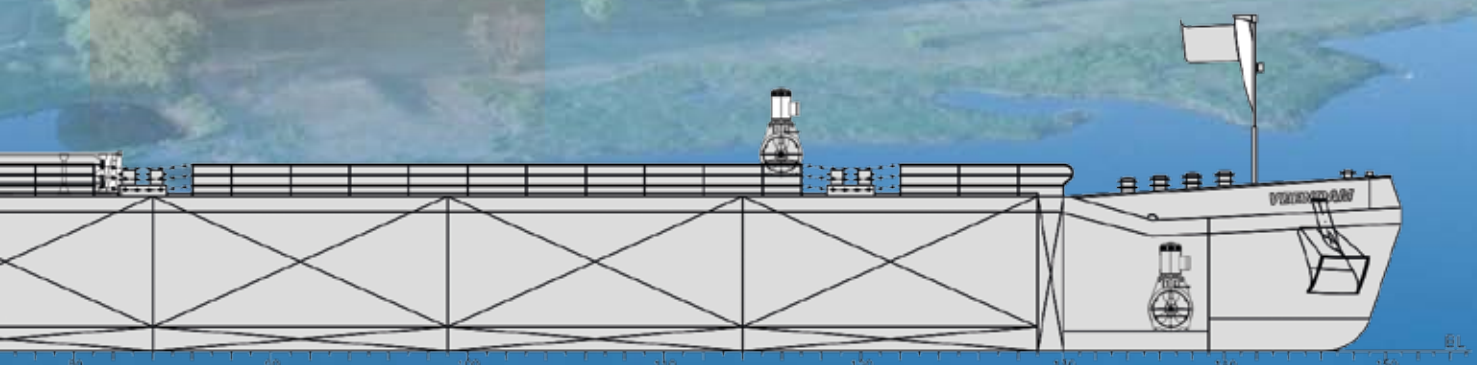
„Europos Sąjunga stipriai suinteresuota vidaus vandens laivyno atnaujinimu ir yra numachiusi tam priemones. Dabartinės aplinkybės sudaro itin palankią terpę laivų statybos sektoriaus vystymui, o taip pat plėtojant suskystintųjų gamtinių ir biodujų distribucijos grandinę“, – pažymėjo Lietuvos SGD klasterio veiklą koordinuojančio KMTP plėtros vadovas Andrius Sutnikas.



Jo teigimu, projektas Lietuvos SGD klasterio nariams atveria galimybes verslo konkurencingumo didinimui kuriant visiškai naujas transporto technologijas.

Būsimoji baržos operatorė – švedų kompanija „Avatar Logistics“ – savo konkurencingumą taip pat padidins, nes krovinių gabenimo sektorius tampa vis dėmesingesnis įvertindamas emisijas bei ieško kuo efektyvesnių sprendimų, mažinant neigiamą transporto poveikį aplinkai.

*Inovatyvus technologinis sprendimas kuriamas Baltijos jūros regiono „Interreg“ programos projektų „Go LNG“ ir EMMA rėmuose.* ■





# Статистика внутреннего водного транспорта

В данной статье представлен обзор перевозок по внутренним водным путям в Европейском союзе (ЕС) и других странах, связанных с сетью внутренних водных путей ЕС. Основное внимание в ней уделяется основной перевезенной продукции, приведено сравнение данных за прошлый год с 2016-м.

В 2016 году общий объем грузов, перевезенных по европейским внутренним водным путям, составил 554 млн тонн, что на 0,9 % больше, чем в предыдущем году. Однако общий объем перевозок достиг 147 млрд тонно-километров (т/км), что на 0,2 % меньше, чем в предыдущем году – это свидетельствует о небольшом снижении пройденных расстояний. Основными категориями продуктов, транспортируемых по внутренним водным путям, были: «Металлические руды и другие продукты горнодобывающей и карьерной промышленности» и «Кокс и очищенные нефтепродукты». Крупнейшей сетью внутренних водных путей в Европе обладают Нидерланды и Германия.

## Перевозка грузов

Основными категориями продуктов, перевезенных в 2016 году, были «Металлические руды и другие продукты горнодобывающей и карьерной промышленности», а также «Кокс и очищенные нефтепродукты». Металлические руды и другие продукты горнодобывающей и карьерной промышленности были основной категорией продукции, перевезенной по внутренним водным путям ЕС в 2016 году, как в тонно-километрах, так и в тоннах. Эта категория продукции составила 23 % от общего количества продукции в т/км и 31 % от общего его объема в тоннах. Показатели перевозки металлических руд в 2016 г. выросли по сравнению с 2015-м как в тонно-километрах (+2,0 %), так и в тоннах (+1,2 %). При подробном изучении различных видов транспорта транзитные перевозки в тонно-километрах также выросли (+9,5 %). Объемы внутреннего транспорта страны выросли на 3,2 %, в то время как международные перевозки снизились на 1,2 %. При анализе перевозок в тоннах ситуация аналогична. В то время как международные перевозки сократились на 0,6 %, объем национальных перевозок в 2016 году вырос на 2,7% (по сравнению с 2015-м).

Кокс и очищенные нефтепродукты составили вторую по важности категорию товаров, перевезенных по внутренним водным путям ЕС в 2016 году, как в плане т/км, так и в тоннах. Это составило 17 % от общего объема в тоннах и 16 % в т/км. По сравнению с 2015 годом транспортировка кокса и нефтепродуктов значительно возросла в тоннах (+5,4 %), тогда как в т/км осталась стабильной (+ 0,1 %).

Для обеих этих крупных категорий продукции, перевозимой по внутренним водным путям ЕС, большая часть объема перевозок в тоннах была перевезена внутри стран (57 % в категории «Металлы и другие продукты горнодобывающей и карьерной промышленности» и 54 % «Кокса и нефтепродуктов»). При подсчете в тонно-кило-

метрах ситуация меняется, на международные перевозки приходится более 49 % общего количества обеих категорий продукции, перевезенной по международным путям. С 2015-го по 2016-й отмечается значительное уменьшение (на 11,7 %) объема перевозок угля и бурого угля в тонно-километрах. Таким образом, при сравнении с количеством тонно-километров 2015 г. эта категория продукция отстала от категории «Химические продукты».

## Перевозка металлических руд и других продуктов горнодобывающей и карьерной промышленности по странам

Нидерланды и Германия по-прежнему лидировали в перевозках металлических руд и других продуктов горнодобывающей и карьерной промышленности по внутренним водным путям.

Основной страной, осуществляющей перевозки металлических руд и других продуктов горнодобывающей и карьерной промышленности, были Нидерланды, на долю которых пришлось почти 41 % перевезенных грузов в тоннах и более 38 % – в т/км. Германия заняла второе место по обоим параметрам – соответственно 21 % в тоннах и 26 % в т/км. Эти результаты не удивляют, поскольку обе страны имеют обширные сети внутренних водных путей, которые играют важную роль в их национальных транспортных системах. Сети также связаны с такими крупными портами, как Роттердам и Гамбург, которые являются ключевыми центрами импорта и экспорта ЕС.

Следующие три страны в пятерке лидеров – Бельгия, Франция и Румыния. Тем не менее при распределении мест по тоннам или тонно-километрам результаты различаются. По количеству перевезенных тонн Бельгия заняла третье место с долей в 17 %, за ней следуют Франция (9 %) и Румыния (5 %). Что касается результатов по тонно-километрам, то Румыния с 13 % заняла третье место, за ней следуют Бельгия (8 %) и Франция (7 %). Эта ситуация отражает тот факт, что перевозки по внутренним водным путям, администрируемые Румынией, осуществляются на большие расстояния, чем в двух других странах.

Что касается тонно-километров, то основной маршрут транспортировки металлических руд и других продуктов горнодобывающей и карьерной промышленности по внутренним водным путям пролегает между Нидерландами и Германией, по нему перевозится 41 % общего объема по ЕС. Основной поток – от Нидерландов до Германии (29 %), а вторым по важности является тот же маршрут в противоположном направлении – от Германии до Нидерландов (12 %). Как страны, в которых осуществляется погрузка или выгрузка металлических руд и других продуктов горнодобывающей и карьерной промышленности, Германия и Нидерланды участвуют в восьми из десяти осуществляемых между странами перевозок. Бельгия была страной погрузки или выгрузки в четырех из десяти таких потоков. Австрия и

Украина – в двух. Потоки из Украины в Сербию и Австрию занимают четвертое и пятое места, что свидетельствует о довольно высоком уровне транзита через Евросоюз на дальние расстояния. При подсчете в тонно-километрах из-за длинных расстояний поток из Нидерландов в Австрию оказался на десятом месте, хотя объем товаров был относительно небольшим.

При рассмотрении объемов в тоннах основной маршрут остается между Нидерландами и Германией, на его долю приходится более 52 % общего объема грузов по ЕС. Неудивительно, что основной поток из страны в страну образуется между Нидерландами и Германией (41 %). В первую десятку (по тоннам) входят четыре страны: Нидерланды и Бельгия (каждая выступает в пяти позициях), Германия и Франция (по 4 позиции каждая). На девятом месте остается поток из Словакии в Австрию.

## Перевозка кокса и очищенных нефтепродуктов по странам

В транспортировке кокса и очищенных нефтепродуктов также доминируют внутренние водные пути Нидерландов и Германии.

Основными странами, участвующими в перевозках кокса и очищенных нефтепродуктов по внутренним водным путям, как и в предыдущие годы, были Нидерланды и Германия. Нидерланды заняли первое место с более чем 55 % всех тонн, перевезенных в Европе, и 44 % – по тонно-километрам. Германия занимает второе место с 41 % по перевозкам в тонно-километрах и лишь 25 % – в тоннах. Это отражает более длительные расстояния, которые суда проходят по внутренним водным путям Германии. Бельгия осталась на третьем месте, считая перевезенные грузы в тоннах (9,4 %), однако в подсчете в тонно-километрах – на четвертом (3,8 %). Франция следует за Бельгией с 5 % перевозок в тоннах, но опережает Бельгию в пересчете на тонно-километры (4,4 %).

Что касается перевозок кокса и очищенных нефтепродуктов в тонно-километрах, потоки между Нидерландами, Германией и Бельгией заняли первые пять мест из десяти ведущих потоков из страны в страну и составили почти 65 % от общего объема перевозок по внутренним водным путям в Европе. Основной поток – из Нидерландов в Германию, на него пришлось почти 23 % общего количества т/км. Швейцария и Франция также вошли в первую десятку в качестве стран выгрузки, получающих грузы, загруженные в Нидерландах, Германии и Бельгии. При рассмотрении объемов перевозки кокса и очищенных нефтепродуктов в тоннах картина довольно схожа. В первой десятке потоков преобладают Нидерланды, Германия и Бельгия. Все потоки в первой десятке связаны с этими странами. Однако два крупнейших потока в пересчете на тонны занимают два последних места при пересчете в тонно-километры. Основной поток из Нидерландов в Бельгию составляет почти 36 % от общего объема перевезенных тонн, что связано с более короткими расстояниями перевозок.

*Все данные, представленные в этой статье, взяты из размещенной в Интернете базы данных статистической службы «Евростат» по внутренним водным путям.*



# Vidaus vandenų transporto statistika

Šiame straipsnyje apžvelgiamas prekių transportas Europos Sąjungos bei kitų, su ES vidaus vandenų tinklu susijusių šalių vidaus vandenimis. Daugiausiai dėmesio skiriama pagrindinei transportuojamai produkcijai, praėjusių metų duomenis lyginant su 2016 m. duomenimis.

2016 m. bendras Europos vidaus vandenimis pervežtų krovininių kiekis siekė 554 mln. tonų, o tai yra 0,9 % daugiau nei ankstesniais metais. Tačiau bendrasis transporto paslaugų kiekis siekė 147 mlrd. tonkilometrų (TKm) ir, palyginti su ankstesniais metais, smuktelėjo 0,2 % – transporto atstumų kiekis šiek tiek sumažėjo. Pagrindinė vidaus vandenimis transportuojamos produkcijos kategorija – „Metalų rūdos ir kiti kasybos bei karjerų eksploatavimo produktai“ bei „Koksas ir perdirbtos naftos produktai“. Didžiausią vidaus vandenų transporto tinklą turi tokios Europos šalys kaip Nyderlandai ir Vokietija.

## Pervežtos prekės

2016 m. „Metalų rūdos ir kiti kasybos bei karjerų eksploatavimo produktai“ tapo pagrindine ES vidaus vandenimis transportuotos produkcijos kategorija tiek matuojant tonkilometrais, tiek tonomis. Ši produkcijos kategorija sudarė 23 % bendro visos produkcijos tonkilometrų kiekio ir 31 % bendro pervežtų tonų kiekio. Palyginti su 2015 m. duomenimis, 2016 m. metalo rūdų transporto apimtys išaugo tiek tonkilometrais (+2,0 %), tiek tonomis (+1,2 %). Nagrinėjant skirtingus transporto būdus atidžiau, tranzitinio transporto apimtys tonkilometrais taip pat šiek tiek ūgtelėjo (+9,5 %). Šalies vidaus transporto apimtys padidėjo 3,2 %, o tarptautinio transporto – smuktelėjo 1,2 %. Analizuojant pervežtų tonų skaičių, situacija panaši. Nors tarptautinio transporto apimtys sumažėjo 0,6 %, šalies vidaus transporto apimtys 2016 m. ūgtelėjo 2,7 % (palyginti su 2015 m.).

„Koksas ir perdirbtos naftos produkcija“ sudarė antrą svarbiausią 2016 m. ES vidaus vandenimis transportuotos produkcijos kategoriją tiek tonkilometrais, tiek tonomis. Ji sudarė 17 % visos produkcijos apimtį tonomis ir 16 % tonkilometrais. Palyginti su 2015 m., koksas ir perdirbtos naftos produkcijos transporto apimtys tonomis ženkliai pakilo (+5,4 %), o tonkilometrais – išliko beveik tokios pačios (+0,1 %).

Abiejų didžiųjų ES vidaus vandenimis transportuojamos produkcijos kategorijų atveju, didžioji dalis apimtį tonomis buvo pervežta šalies viduje (57 % „Metalų rūdos ir kiti kasybos bei karjerų eksploatavimo produktų“ kategorijos bei 54 % „Koksas ir perdirbtos naftos produktų“ kategorijos). Skaičiuojant tonkilometrais situacija apsiverčia – abiejų produkcijos kategorijų

transporto apimtys tarptautiniais keliais sudarė daugiau nei 49 % bendro tonkilometrų skaičiaus.

Nuo 2015 m. iki 2016 m. jaučiamas žymus 11,7 % anglies ir rausvosios anglies apimčių sumažėjimas tonkilometrais. Taigi, palyginti su 2015 m. tonkilometrų skaičiumi, ši produkcijos kategorija liko „Chemijos produktų“ kategorijos užnugaryje.

## Metalo rūdos ir kitų kalnakasybos bei karjerų eksploatavimo produktų transportas atskirose šalyse

„Metalų rūdos ir kitų kalnakasybos bei karjerų eksploatavimo produktų“ transporto vidaus vandenimis srityje pirmąją Nyderlandai ir Vokietija.

Pagrindinė „Metalų rūdos ir kitų kalnakasybos bei karjerų eksploatavimo produktų“ transporto lydere tapo Nyderlandai – ši šalis viena pati sudarė beveik 41 % bendro pervežtų tonų skaičiaus ir daugiau nei 38 % bendro tonkilometrų skaičiaus. Antroje vietoje abiem atvejais liko Vokietija – atitinkamai 21 % tonų ir 26 % tonkilometrų. Kadangi abi šalys turi išplėtotus vidaus vandenų transporto tinklus, kurie vaidina didelį vaidmenį šalies vidaus transporto sistemoje, šie rezultatai nestebina. Vidaus vandenų transporto tinklai taip pat susieti su svarbiausiais uostais, tokiais kaip Roterdamas ir Hamburgas, kurie yra pagrindiniai ES importo ir eksporto mazgai.

Kitas tris penketuko vietas dalinasi Belgija, Prancūzija ir Rumunija. Tačiau, skirstant vietas pagal tonas arba tonkilometrus, rezultatai skiriasi. Pagal pervežtų tonų skaičių trečioje vietoje liko Belgija su 17 %, po jos rikiuojasi Prancūzija (9 %) ir Rumunija (5 %). Pagal tonkilometrų skaičių trečioje vietoje liko Rumunija (13 %), po jos – Belgija (8 %) ir Prancūzija (7 %). Tai parodo, kad Rumunijos administruojamos vidaus vandenų kelionės trunka ilgiau nei kitose dvejose šalyse.

Kalbant apie tonkilometrus, pagrindine kryptimi „Metalų rūdos ir kitų kalnakasybos bei karjerų eksploatavimo produktų“ transportui lieka maršrutas tarp Nyderlandų ir Vokietijos, kuriuo gabenamas 41 % viso ES gabenamo kiekio. Pagrindinis srautas keliauja iš Nyderlandų į Vokietiją (29 %), o antras svarbiausias maršrutas veda priešinga kryptimi – iš Vokietijos į Nyderlandus (12 %). Kaip šalys, kuriose pakraunamas arba iškraunamas kroviny, Vokietija ir Nyderlandai dalyvauja aštuoniuose iš „Metalų rūdos ir kitų kalnakasybos bei karjerų eksploatavimo produktų“ transportavimo dešimtuko tarp šalių vykdomuose pervežimuose. Belgija dalyvauja keturiuose iš dešimties tokių pervežimų. Austrija ir Ukraina – dvejuse. Transporto srautai iš Ukrainos į Serbiją ir Austriją užima ketvirtą ir penktą vietas, o tai

rodo gana didelį tranzito per Europos Sąjungą srautą ir ilgus atstumus. Skaičiuojant tonkilometrais, dėl didelių atstumų srautas iš Nyderlandų į Austriją liko dešimtoje vietoje, nors pats krovininių kiekių buvo gana nedidelis.

Apimtis skaičiuojant tonomis, svarbiausiu maršrutu lieka Nyderlandai–Vokietija, kuriuo nukeliauja per 52 % bendro ES krovininių kiekių. Nenuostabu, kad didžiausias srautas iš vienos šalies į kitą taip pat susidaro tarp Nyderlandų ir Vokietijos (41 %). Didžiausių srautų dešimtuose (skaičiuojant tonomis) dominuoja keturios šalys: Nyderlandai ir Belgija (abi pasirodė penkiose pozicijose) bei Vokietija ir Prancūzija (abi pasirodė keturiuose pozicijose). Devintoje vietoje lieka srautas iš Slovakijos į Austriją.

## Koksas ir perdirbtos naftos produktų transportavimas pagal šalį

Koksas ir perdirbtos naftos produktų gabenimo srityje taip pat pirmąją Olandijos ir Vokietijos vidaus vandenų transporto keliai.

Pagrindinėmis šalimis „Koksas ir perdirbtos naftos produktų“ gabenimo vidaus vandenimis srityje, kaip ir ankstesniais metais, liko Nyderlandai ir Vokietija. Pirmąją vietą užėmė Nyderlandai su 55 % bendro Europoje pergabentų tonų ir 44 % tonkilometrų skaičiumi. Antroje vietoje liko Vokietija su 41 % tonkilometrų ir vos 25 % pervežtų tonų skaičiumi. Tai atspindi ilgus laivų Vokietijos vidaus vandenimis nuplaukiamus atstumus. Trečioje vietoje liko Belgija su 9,4 % pervežtų tonų, tačiau skaičiuojant tonkilometrais (3,8 %) ši šalis užėmė tik ketvirtąją vietą. Po Belgijos rikiuojasi Prancūzija su 5 % pervežtų tonų, tačiau tonkilometrų skaičiumi (4,4 %) ji Belgiją aplenkė.

Kalbant apie „Koksas ir perdirbtos naftos produktų“ gabenimą tonkilometrais, srautai tarp Nyderlandų, Vokietijos ir Belgijos užėmė pirmąsias penkias iš vienos šalies į kitą transportuojamų krovininių dešimtuko vietas ir sudarė 65 % bendrojo Europos vidaus vandenų srauto tonkilometrų skaičių. Pagrindinis srautas iš Nyderlandų į Vokietiją sudarė beveik 23 % bendro tonkilometrų skaičiaus. Viršuje kaip šalys, kuriose iškraunami Nyderlanduose, Vokietijoje ir Belgijoje pakraunami kroviniai, laikosi ir Šveicarija su Prancūzija.

Žvelgiant į „Koksas ir perdirbtos naftos produktų“ pergabenimo skaičius tonomis, vaizdas šiek tiek kuklesnis. Srautų dešimtuose dominuoja Nyderlandai, Vokietija ir Belgija. Šios šalys dalyvauja visuose dešimtuko srautuose. Tačiau du didžiausi srautai skaičiuojant tonomis lieka pakutinėse vietose skaičiuojant tonkilometrais. Pagrindinis srautas iš Nyderlandų į Belgiją, sudarantis beveik 36 % pervežtų tonų, atspindi trumpus kelionės atstumus.

*Visa šiame straipsnyje pateikiama statistika paimta iš „Eurostat“ internetinės vidaus vandenų transporto duomenų bazės.*



## Выставка транспорта и логистики в Мумбаи: взгляд на рынок Индии

23–24 января в деловой столице Индии Мумбаи, бывшем Бомбее, именованного которого называется выставочный центр, прошла выставка транспорта и логистики «transport logistic India». Это уже десятое мероприятие, которое считается крупнейшим и важнейшим событием транспорта и логистики в Индии. Мероприятие, организуемое раз в два года «EXIM India's CTL & BHP», приобретает на этом рынке все большее значение. Немалый вклад в это вносит и сотрудничество с одним из крупнейших в мире организаторов мероприятий – немецкой компанией «Messe München», которая уже второй раз предоставляет возможность заинтересованным компаниям узнать больше о рынке Индии, поддержать имеющиеся или установить новые контакты в ходе участия в выставке в известном в мире формате «transport logistic».

### Изменения инфраструктуры подогревают интерес

Причин для близкого изучения развития субконтинента несколько: в последнее время правительство Индии активно инвестирует в инфраструктуру страны для улучшения внутренних логистических процессов. На период 2017–2018 гг. правительство выделило бюджет в 14 млрд долларов на ремонт 14 000 км дорог.

Индия занимает четвертое место в мире по величине сети железных дорог, а для нужд водного транспорта можно использовать 15 500 км судоходных водных путей. Еще в 2014–2015 гг. было принято решение создать так называемые выделенные грузовые коридоры, например, чтобы соединить контейнерный транспорт на северо-западной и северо-восточной дорогах и повысить скорость поездов в три раза (от 25 км/ч до 70 км/ч). Однако, по мнению экспертов, наибольшим потенциалом обладают водные пути. «На основании подсчетов, развитие внутренних водных путей предоставляет возможность инвестирования до 600 млн долларов».

«Новейшие изменения в инфраструктурном секторе, унификация, оцифровка налоговой системы и быстро растущий бизнес электронной коммерции открыли индийский рынок логистики для многих иностранных компаний. Используемый нами формат «transport logistic India» благоприятен как для компаний, имеющих опыт работы в Индии, так и для потенциальных новичков на рынке», – перед открытием выставки сказал Герхард Герритцен, член правления компании «Messe München GmbH».

Этому особенно рады организаторы индийского мероприятия, отметившие, что на выставке свои экспозиции представили почти 100 экспонентов, ее посетили 4200 посетителей, а в конференции, где обсуждались тенденции индийского транспорта и логистики, проблемы, перспективы и планы, приняли участие 500 делегатов и 50 докладчиков – высококвалифицированные специалисты. Они рассмотрели тенденции океанского и прибрежного судоходства, навалочных и тяжеловесных грузов, растущей торговли с Афганистаном и странами СНГ, делились опытом применения лучших мировых практик и обеспечения целостности.



В мероприятии, проводимом раз в два года, участвуют лица, ответственные за принятие решений, и руководители многих промышленных секторов в Индии и за рубежом, представители портовых администраций, операторов терминалов, судоходных линий и агентов, экспедиторов, разработчиков инфраструктуры, грузоотправители и грузополучатели, лица, ответственные за транспортную политику, и другие участники грузовых перевозок.

Индийский транспорт и логистика на выставке и конференции были представлены руководителями, президентами ассоциаций, крупнейших компаний и министерства транспорта Индии. В мероприятии также приняли участие представитель министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии Биргит Фассбендер, глава Альянса логистики Германии Майкл Кухенбекер и ассоциированный директор Альянса логистики Германии Катарина Ран, госсекретарь министерства транспорта Латвии Каспарс Озолиньш и председатель правления Латвийской железной дороги Эдвин Берзиньш.

В выставке приняли активное участие крупнейшая судоходная компания Китая и один из крупнейших операторов морской перевозки сухих грузов «COSCO Shipping», лидер контейнерного судоходства Индии «Sarjak», компании «Gujarat Maritime Board», «My Shipping and Logistics», «Ahura Shipping & logistics», «Opal Asia», MPRS, «Express Global Logistics», «East & India, Rickmers-Line GmbH & Co.», гордящаяся своей историей с 1990-го занимающаяся разносторонней деятельностью расположенная в Мумбаи компания «Jeena» и многие другие.



На этой выставке, по сути представляющей транспорт и логистику Азии, Европу представляли экспозиции Германии и Латвии. Эти страны чрезвычайно активно участвуют и в других транспортно-логистических выставках, проходящих в Европе и Азии.

#### Быть в нужном месте в нужное время

Международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA обычно ездит туда, куда устремляет свой взор основной партнер журнала – транспортно-логистический бизнес. О том, что рынок Индии, играющий весьма важную роль в инициированном Китаем проекте «Один пояс – один путь», интересует бизнес Европы и других стран, свидетельствует и приход на этот рынок «Messe München». Известная компания по организации выставок, привлекающая огромную предпринимательскую аудиторию в Германии, Китае и Турции, является своеобразным указателем для бизнеса серьезно взглянуть на индийский рынок. Когда мы увидели, что этот рынок изучает и соседка Литвы Латвия, мы поняли, что последняя рекогносцировка, пожалуй, стала неупущенным шансом оказаться в нужном месте в нужное время.

Ради точности следует отметить, что журнал осматривается в Индии уже не первый раз. Несколько лет назад довелось побывать в столице штата Тамиланд Ченнаи, население которого составляет около 7 млн человек, и ознакомиться с деятельностью порта. Иной опыт визита в столицу штата Махараштра Мумбаи, крупнейший город Индии, в котором проживает свыше 22 млн человек, и один из крупнейших городов мира. Этот опыт можно сравнить с опытом посещения деловой столицы Китая Шанхая, который в последнее время насчитывает уже, пожалуй, более 25 млн жителей.

Оба портовых города являются важными пунктами мирового пересечения судоходных путей и значимыми центрами развития проекта Нового шелкового пути «Один пояс – один путь».

Города похожи по мегаполисности, огромнейшим людским потокам, непрерывному движению и суете. В Шанхае сошедший с трапа самолета пассажир тут же попадает в хорошо организованную систему распределения. Ему достаточно следить за указателями, и быстрый поток, нигде не задерживая, вскоре отдает его четко действующей транспортной системе. Самый быстрый способ – сесть на скорый поезд «Maglev», который, летя со скоростью 300–400 километров в час, за десяток-другой минут доставит вас в центр линий городского метрополитена, откуда можно быстро и без труда добраться до любого места Шанхайского метро. Пожалуй, можно без преувеличения сказать, что Шанхайское метро – одна из наилучшим образом организованная систем метрополитена.

Как встречает Мумбаи? В первую очередь, на приятный лад настраивает красивый, даже роскошный аэропорт. Однако этот настрой вскоре тает, ▶





когда нескольким сотням прилетевших пассажиров с электронной визой приходится провести возле контрольно-пограничного пункта несколько часов, а очередь движется с черепашейей скоростью. Это можно поставить на первое место рекордов времени, проведенных на пункте пограничного контроля в аэропорту.

Самый популярный способ добраться до города из аэропорта имени Чатрапати Шиваджи – такси. Таксомоторов много и проезд в них стоит сравнительно недорого. До центра Мумбаи – не выше 1000 рупий. Если ехать ночью, поездка займет около часа. Если днем, когда на пяти-шестиполосной автостраде еле передвигается всевозможный транспорт, начиная с тяжеловесных пестрых грузовиков, роскошных джипов, не первой молодости такси и кончая рикшами и снующими между ними мотоциклистами без шлемов, за спинами которых подобно цветам в ярких сари изящно боком сидят дамы, а между этими ползущими рядами словно рыбки шныряют продавцы газет, фруктов, флажков, цветов и прочих товаров и просители милостыни разного возраста. А иной раз проходит корова-другая, тогда поездка может продлиться три часа и дольше. И тут не спасает никакая логистика – основная транспортная артерия, соединяющая старый Мумбаи, который местные жители охотнее называют по старинке Бомбей, новый Мумбаи и ведущая вдаль к другим маршрутам, невероятного переполнена.

Для уменьшения дорожных заторов и разгрузки переполненной пригородной железной дороги в 2006 г. правительство утвердило проект строительства Мумбайского метрополитена. Строительство началось в 2008-м, а в 2013-м состоялся первый успешный пробный запуск, летом 2014-го вступила в строй первая линия метро. Проект должен завершиться в 2025 г. Тогда систему метрополитена составят 8 железнодорожных линий общей протяженностью 235 километров, из них 24 % пути будет пролегать под землей. Пассажиров будут обслуживать 200 станций. (В некоторых источниках цифры немного различаются).



### «SagarMala» – революционный проект для индийского судоходства и портового сектора

Представители компаний на выставке говорили, что транспортная система Индии в основном сфокусирована на судоходстве и портовом секторе. Это утверждает и премьер-министр Индии, слова которого все охотно цитируют, отмечая, что правительство Индии делает все возможное для развития портового сектора. «Проект «SagarMala» вызовет революцию в этом секторе, создаст возможности для индийцев, которые превратят страну в региональный центр мировой морской торговли. В любом крупном городе или процветающей стране портовый сектор является пульсирующей и стимулирующей силой. Порт – это то, что делает города успешными. Необходимо не только укреплять, но и расширять, развивать и модернизировать портовую инфраструктуру, подключив ее к железным дорогам и складированию», – говорит премьер-министр Индии Нарендра Модди.

Упомянутый им проект «SagarMala», включающий строительство портов, развитие прибрежной инфраструктуры, внутренних водных путей, активизацию рыболовства и поощрение специальных экономических зон и туризма, является стремлением Индии ориентироваться на синюю экономику. Это – намеченная на два десятилетия стратегическая инвестиционная инициатива правительства Индии, сумма которой составит 130 млрд долларов США, включающая 415 инновационных идей и проектов, в том числе основание морского университета, строительство 6 новых мегапортов, модернизацию нескольких десятков портов страны, создание десятка прибрежных экономических зон и нескольких десятков других экономических единиц на побережье, разработку месторождений, оптимизацию промышленных коридоров, связок железных, автомобильных дорог и аэропортов с водными портами.

Проект «SagarMala» провозглашен 14 апреля 2016 г. Проект направлен на модернизацию индийских портов в целях расширения их деятельности и развития прибрежных зон, которые будут способствовать процветанию всей Индии. Также поставлена цель преобразовать существующие порты в современные порты высшего класса, соединить их с промышленными кластерами, железными дорогами, внутренними водными путями и прибрежными водными путями, с тем чтобы сделать порты движущей силой экономической деятельности в стране. Поставлена задача объединить все индийские штаты для достижения общей цели, повышать важность внутренних водных путей и сокращать разрыв между мегаполисами и отдаленными районами страны.

Согласно отчетам Всемирного банка, логистика Индии составляет 19 % ВВП страны, а это – один из наивысших показателей в мире. Для сравнения: логистика Китая составляет лишь 12,5 % ВВП страны. Как свидетельствуют данные правительства Индии, судоходство на 60–80 % дешевле по сравнению с другими видами транспорта, такими как автомобильный и железнодорожный транспорт. Исполнители проекта «SagarMala» убеждены, что развитие каботажного и внутреннего водного транспорта будет конкурентоспособным и выгодным для экономики страны.

Следует отметить, что у этого величественного плана есть и критики, полагающие, что столь активная индустриализация побережья может подорвать хрупкий баланс между природой и социальными привычками живущих там людей.

Информация JÜRA MOPE SEA



## Transporto ir logistikos paroda Mumbajuje: žvilgsnis į Indijos rinką

Sausio 23–24 dienomis Indijos verslo sostinėje Mumbajuje, buvusiam Bombėjuje, kurio vardu vadinasi parodų centras, vyko tarptautinė transporto ir logistikos paroda „transport logistic India“. Tai jau dešimtas stambiausiu bei svarbiausiu transporto ir logistikos įvykiu Indijoje laikomas renginys. Kartą per dvejus metus „EXIM India's CTL & BHP“ organizuojamas renginys šioje rinkoje įgauna vis didesnę reikšmę. Prie to nemažai prisideda bendradarbiavimas su viena didžiausių pasaulyje renginių organizatore Vokietijos kompanija „Messe München“, kuri jau antrą kartą suteikia galimybę suinteresuotoms įmonėms sužinoti daugiau apie Indijos rinką, palaikyti esamus ar užmegzti naujus ryšius dalyvaujant parodoje pasaulyje žinomu „transport logistic“ formatu.

### Infrastruktūros pokyčiai skatina susidomėjimą

Priešasčių patyrinėti subkontinento vystymąsi iš arčiau yra keletas: Indijos vyriausybė pastaruoju metu imasi didelių investicijų į šalies infrastruktūrą, siekdama pagerinti logistikos procesus šalies viduje. 2017–2018 m. laikotarpiui vyriausybė skyrė 14 mlrd. dolerių biudžetą 14 000 km kelių remontui.

Indija turi ketvirtą pagal dydį pasaulyje geležinkelių tinklą, o vandens transporto reikmėms galima panaudoti 15 500 km laivakelių. Dar 2014–2015 m. buvo priimtas sprendimas sukurti vadinamuosius dedikuotus krovinių vežimo koridorius, pavyzdžiui, siekiant sujungti konteinerių transportą šiaurės vakarų ir šiaurės rytų keliuose bei iki trijų kartų (nuo 25 km/h iki 70 km/h) padidinti traukinių greitį. Tačiau, ekspertų nuomone, didžiausias potencialas slypi laivakeliuose. „Remiantis skaičiavimais, vidaus laivakelių plėtra suteikia iki 600 mln. dolerių vertės investicijų galimybių.“

„Naujai infrastruktūros sektoriaus pokyčiai, mokesčių sistemos suvienodinimas, skaitmeninimas ir sparčiai augantis elektroninės prekybos verslas atvėrė Indijos logistikos rinką daugybei užsienio įmonių. Mūsų naudojamas „transport logistic India“ formatas parankus tiek jau Indijoje patirties turinčioms įmonėms, tiek potencialiems rinkos naujokams“, – prieš parodą sakė Gerhard Gerritzen, „Messe München GmbH“ valdybos narys.

Tuo ypač džiaugiasi Indijos renginio organizatoriai, pabrėžę, kad parodoje savo ekspozicijas pristatė beveik 100 eksponentų, ją aplankė 4 200 lankytojų, o konferencijoje, kur buvo aptariamos Indijos transporto ir logistikos tendencijos, iššūkių bei ateities perspektyvos ir vizijos, dalyvavo 500 delegatų



ir 50 pranešėjų – aukštos kvalifikacijos profesionalų. Jie nagrinėjo tolimosios ir pakrančių laivybos plėtros, „Break Bulk“ bei sunkiasvorių krovinių gabavimo, augančios prekybos su Afganistanu ir NVS šalimis tendencijas, dalinasi geriausios visuotinės praktikos taikymo ir vientisumo užtikrinimo patirtimis.

Kartą per dvejus metus organizuojamame renginyje dalyvauja už sprendimų priėmimą atsakingi asmenys ir vadovai iš daugybės pramonės sektorių Indijoje bei užsienyje, uostų administracijų, terminalų operatorių, laivybos linijų ir agentų, ekspeditorių, infrastruktūros kūrėjų atstovai, krovinių siuntėjai ir gavėjai, transporto politikos formuotojai bei kiti krovinių judėjimo dalyviai.

Indijos transportą ir logistiką parodoje bei konferencijoje atstovavo asociacijų, didžiųjų kompanijų vadovai, prezidentai bei Indijos transporto ministerija. Renginyje taip pat dalyvavo Vokietijos Federacijos transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos atstovė Birgit Fassbender, Vokietijos logistikos aljanso vadovas Michael Kuckenbecker bei Vokietijos logistikos aljanso asocijuota direktorė Katharina Rahn, Latvijos transporto ministerijos valstybės sekretorius Kaspars Ozolins bei Latvijos geležinkelių valdybos pirmininkas Edvins Berzins.

Aktyviai parodoje dalyvavo didžiausia Kinijos laivybos kompanija ir viena didžiausių sausųjų krovinių gabavimo laivybos operatorių pasaulyje „COSCO Shipping“, Indijos konteinerių laivybos lyderė „Sarjak“, kompanijos „Gujarat Maritime Board“, „My Shipping and Logistics“, „Ahura Shipping & Logistics“, „Opal Asia“, MPRS, „Express Global Logistics“, „East & India, Rickmers-Line GmbH & Co“, nuo 1900 m. savo istorija besididžiuojanti, įvairiapuse veikla užsiimanti Mumbajuje įsikūrusi kompanija „Jeena“ ir daugelis kitų.



Šioje iš esmės Azijos transportą ir logistiką pristatančioje parodoje Europą atstovavo Vokietijos ir Latvijos ekspozicijos. Šios šalys išskirtinai aktyviai dalyvauja ir kitose Europoje bei Azijoje rengiamose transporto ir logistikos parodose.

### Būti tinkamoje vietoje tinkamu laiku

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA paprastai vyksta ten, kur savo žvilgsnį kreipia pagrindinis žurnalo partneris – transporto ir logistikos verslas. Tai, jog Indijos rinka, vaidinanti gana svarbų vaidmenį Kinijos inicijuotame Naujojo šilko kelio projekte „Viena juosta, vienas kelias“, domina Europos ir kitų šalių verslą, rodo ir „Messe München“ atėjimas į šią rinką. Vokietijoje, Kinijoje ir Turkijoje didžiulę verslo auditoriją sutraukianti žinoma parodų organizavimo kompanija yra savotiškas kelrodis verslui rimtai pažvelgti į Indijos rinką. Kai pamatėme, kad šią rinką tyrinėja ir Lietuvos kaimynė Latvija, supratome, kad pastaroji žurnalo žvalgyba, matyt, yra nepraleista proga būti tinkamoje vietoje ir tinkamu laiku.

Tikslumo dėlei reikia pasakyti, kad žurnalas Indijoje žvalgosi nebe pirmą kartą. Prieš keletą metų teko lankytis apie 7 mln. gyventojų turinčioje Tamil Nadu, vienos iš 29 Indijos valstijų sostinėje Čenajuje (Chennai) ir susipažinti su uosto veikla. Apsilankymo Maharaštros valstijos sostinėje Mumbajuje, didžiausiame, per 22 mln. gyventojų turinčiame Indijos mieste ir viename didžiausių pasaulio miestų, patirtis kitokia. Ją galima lyginti nebent su patirtimi Kinijos verslo sostinėje Šanchajuje, pastaruoju metu skaičiuojančiame jau turbūt daugiau nei 25 mln. gyventojų.

Abu uostamiesčiai yra svarbūs pasaulinės laivybos kelių sankirtos punktai bei reikšmingi Naujojo šilko kelio projekto „Viena juosta, vienas kelias“ vystymo centrai.

Miestai panašūs megapoliškumu, didžiuliais žmonių srautais, nenutrūkstamu judėjimu ir bruzdesiu. Šanchajuje, tik išlipęs iš lėktuvo, keleivis patenka į labai gerai organizuotą paskirstymo sistemą. Jam pakanka žiūrėti nuorodas ir spartus srautas, niekur neužlaikydamas, jį greitai atiduoda sklandžiai veikiančiai transporto sistemai. Pats sparčiausias būdas sėsti į greitąjį Maglev traukinį, kuris lėkdamas 300–400 kilometrų per valandą greičiu per keliolika minučių nugabens į miesto metro linijų centrą, iš kur greitai ir nesudėtingai pasieksi bet kurią Šanchajaus metro tinklo vietą. Turbūt nebūtų per drąsu pasakyti, kad Šanchajaus metro yra bene viena geriausiai organizuotų metro sistemų.

Kas pasitinka Mumbajuje? Pirmiausia maloniai nuteikia gražus, netgi prabangus oro uostas. Tačiau tas nusiteikimas netrukus dingsta, kai prie pasienio kontrolės punkto keliems šimtams su elektronine viza atskridusių keleivių tenka praleisti daugiau nei keturias valandas eilei judant vėžlio žingsniu. Tai tikrai galima įrašyti į laiko, praleisto oro uosto pasienio kontrolės punkte, rekordų pirmąją vietą.

Populiariausias būdas iš Chhatrapati Shivaji oro uosto nukakti į miestą – taksi. Jų daug ir palyginti nebrangūs. Iki Mumbajaus centro kaina nesiekia 1 000 rupijų. Jei važiuoji naktį, kelionė trunka apie valandą. Jei dieną, kuomet penkių ar šešių juostų greitkelio įvairių rūšių transportas, pradedant sunkiasvoriais spalvotais sunkvežimiais, prabangiais džipais, ne pirmos jaunystės taksi automobiliais, rikšomis ir tarp jų nardančiais motociklininkais, už kurių nugarų grakščiai šonu ant sėdynės atsipalaidavusios sėdi nuostabios tarsi gėlės, margaspalviais sariais plevėsuojančios damos, o dar tarp tų kažkaip judančių eilių tarsi mažos žuvytės vinguriuoja laikraščių, vaisių, vėliavėlių, gėlių bei kitokių prekių pardavėjai ir suaugę bei visai maži išmaldos prašytojai, o kartais netgi praeina viena kita karvė, tuomet kelionė gali trukti tris ir daugiau valandų. Ir jokia logistika čia negelbsti – pagrindinė transporto arterija, jungianti senąjį Mumbajų, kurį vietiniai mieliau vadina Bombėjumi, naująjį Mumbajų ir vedanti tolyn į kitus maršrutus, yra nenusakomai perpildyta.

Siekiant sumažinti eismo spūstis ir šiek tiek „nukrauti“ perpildytą priemiestinį geležinkelį, 2006 m. vyriausybė patvirtino Mumbajaus metro statybos projektą. Statybos darbai prasidėjo 2008 m., 2013-aisiais atliktas pirmas sėkmingas bandymas, o 2014 m. vasarą pradėjo veikti pirmoji metro linija. Projektas turėtų būti baigtas 2025 m. Tuomet metro sistemą sudarys 8 geležinkelio linijos, kurių bendras ilgis 235 kilometrai, iš jų 24 proc. kelio drieksis po žeme. Keleivius aptarnaus 200 stočių. (Kai kurių kitų šaltinių teigimu, skaičiai šiek tiek skiriasi).







### „SagarMala“ – revoliucingas projektas Indijos laivybos ir uosto sektoriui

Parodoje kalbinti kompanijų atstovai sakė, kad Indijos transporto sistema daugiausia fokusuota į laivybą ir uostų sektorių. Taip teigia ir Indijos ministras pirmininkas, kurio žodžiai noriai cituojami, pabrėždamas, kad Indijos vyriausybė daro viską, kas įmanoma, skatindama uostų sektorių. „SagarMala“ projektas sukels revoliuciją šiame sektoriuje, sukurs galimybes Indijos žmonėms, kurie pavers Indiją pasaulinės jūrų prekybos regiono centru. Bet kuriam didžiuliame mieste arba klestinčioje šalyje uosto sektorius yra vibruojanti ir skatinanti jėga. Uostas yra tai, kas daro miestus sėkmingus. Reikia ne tik stiprinti, bet plėsti, plėtoti ir modernizuoti uosto infrastruktūrą, sujungiant ją su geležinkeliais bei sandėliavimu“, – taip pasisako Indijos ministras pirmininkas Shri Narendra Modi.

Jo minimas „SagarMala“ projektas, apimantis uostų statybą, pakrančių infrastruktūros plėtrą, vidaus vandenų kelių plėtrą, žvejybos intensyvinimą ir

specialių ekonominių zonų bei turizmo skatinimą, yra Indijos siekis orientuotis į mėlynąją ekonomiką. Tai – dviem dešimtmečiams numatyta strateginė Indijos vyriausybės 130 mlrd. JAV dolerių investicinė iniciatyva, apimanti 415 inovatyvių idėjų ir projektų, įskaitant jūrevystės universiteto įkūrimą, 6 naujų mega uostų pastatymą, kelių dešimčių šalies uostų modernizavimą, keliolikos pakrantės ekonominių zonų ir kelių dešimčių kitų pakrantės ekonominių vienetų sukūrimą, kasyklų plėtrą, pramoninių koridorių, geležinkelių, kelių ir oro uostų ryšių su vandens uostais optimizavimą.

„SagarMala“ projektas paskelbtas 2016 m. balandžio 14 d. Vykdamas projektą siekiama modernizuoti Indijos uostus, kad būtų galima plėsti jų veiklą ir vystyti pakrančių zonas, kurios prisidėtų prie visos Indijos klestėjimo. Taip pat siekiama pertvarkyti esamus uostus į modernius aukščiausios klasės uostus, sujungti juos su pramoninių klasterių, geležinkelių, vidaus vandenų ir pakrančių vandenų kelių sistema, kad uostai taptų šalies ekonominės veiklos varomąja jėga. Siekiama visas Indijos valstijas sujungti bendram tikslui, didinti vidaus vandenų kelių reikšmę bei mažinti atskirtį tarp megapolių ir tolimųjų šalies rajonų.

Remiantis Pasaulio banko ataskaitomis, Indijos logistika sudaro 19 proc. šalies BVP, tai yra vienas didžiausių pasaulyje rodiklių, palyginti su Kinija, kurios logistika sudaro tik 12,5 proc. BVP. Kaip rodo Indijos vyriausybės duomenys, laivyba yra 60–80 proc. pigesnė, palyginti su kitomis transporto rūšimis, tokiomis kaip kelių ir geležinkelių transportas. Projekto „SagarMala“ įgyvendintojai įsitikinę, kad prieiga prie pakrančių ir vidaus vandenų laivybos plėtra bus konkurencinga bei naudinga šalies ekonomikai.

Reikia pastebėti, kad šis didingas planas turi ir kritikų, manančių, kad itin aktyvus pakrančių industrializavimas gali pakenkti trapiai gamtos ir ten gyvenančių žmonių socialinių įpročių pusiausvyrai.

JŪRA MOPE SEA informacija



# Культ Карго

Яна Гулбас

**Многоуровневая природа расположила нас, жителей Земли, на разных этажах огромного планетарного дома. Кто-то, по одну сторону экватора, встает раньше на 12 часов и при этом никуда не торопится. Кому-то мало 24-х часов в сутки на любой широте, а иным и вовсе стали уже тесны временные рамки земной оболочки. Но все мы, семь миллиардов и почти семьсот миллионов жителей планеты, изо дня в день несем свой собственный жизненный груз. Одни взвалили непосильную ношу, другим по плечу и большее, ну а некоторые даже возвели груз (на англ. карго) в своеобразный культ.**

## Прилетит Джон Фрум, и все будет ОК

Культ *Карго* возник на островах Меланезии во время Второй мировой войны. После высадки около 300 тысяч американских солдат на Новых Гибридах (теперешнее государство Вануату) местные островитяне были поражены образом жизни чужеземцев, их богатством и силой. Корабли, доставлявшие гуманитарный груз на военные базы в Тихом океане, вызвали у них искреннее восхищение. Не говоря уже об огромных сверкающих птицах, сбрасывающих грузы на парашютах. Со стороны казалось, что белые люди живут себе припеваючи в непромокаемых палатках, время от времени маршируют на плацу, а за это Боги регулярно доставляют им еду, одежду и прочие излишества. Не представляя точно, сколько именно «этажей» отделяют их от современного уровня цивилизации, местные жители решили, что все дело в таинственных обрядах, которые выполняли эти чужеземцы военные. Поэтому, когда американцы покинули остров, аборигены сами стали поднимать флаги и маршировать с бамбуковыми ружьями. Последователи культа соорудили на острове символическую взлетно-посадочную полосу и поместили там макеты самолетов, чтобы заманивать на остров грузы. Также они поставили вышки, на которых дежурили местные «диспетчеры», носящие на голове муляжи наушников из кокосов. Жрецы утверждали, что они общаются с высшими силами «по радио», при помощи женщин, с обмотанными вкруг талии проводами.

Эту своеобразную религию называют еще именем ее мессии Джона Фрума. Скорее всего, из-за того, что американцы часто подшучивали над местными островитянами и говорили: «Зачем вам трудиться? Скоро прилетит Джон из Америки (...*John FROM America*) и все вам привезет так, без труда!». Островитяне поверили и стали ждать, что прилетит к ним волшебник Джон Фрум и доставит всем столько *карго*, сколько нужно!

Конечно, при условии, если правильно выполнить все действия.

## Иногда это случается

Иногда даже случается и реальное подтверждение этому, и самолеты доставляют раз в несколько лет щедрые дары. Такая «удача» улыбается после разрушительных цунами и наводнений, когда международные организации сбрасывают гуманитарные грузы на острова в Тихом океане. Можно было бы даже утверждать, что «культ Карго» это, пожалуй,

единственная из существующих религий, приверженцы которой уже неоднократно удостоверились в ее «подлинности».

Значит, надо продолжать начатое дело, убеждают приверженцы. Уже несколько поколений последователей карго-культа каждую пятничную ночь собираются в деревнях Ипеукел и Ламакара на «накамалах» – главных площадях и поют под гитары ритуальные песни. Островитяне убеждены, что «ковбои» вернутся и будут регулярно доставлять меланезийцам изобильное карго, о котором им рассказывали их деды.

Во время вьетнамской войны 60-х годов часть народа хмонг тоже верила в скорое второе пришествие Всевышнего, который придет одетым в камуфляж за рулем военного джипа, чтобы дать им все необходимое и забрать на землю обетованную.

## Как носить карго?

Можно сказать, что «культ Карго» – это массовые иждивенческие настроения, возведенные в степень мистического верования. Но разве эгалитаризм свойственен только племенным отношениям? Разве дотации и различные социальные блага как регулятор государственной политики не стали для многих привычным ожиданием помощи откуда-то свыше?

Поверхностная имитация всегда хуже оригинальных действий. Возьмем, к примеру, «карго-брюки». Весьма модный тренд. Это такие брюки, у которых очень много карманов. Больших, маленьких, накладных, двойных и отстегивающихся. И к этой модели даже имеются рекомендации – как носить *карго*?

Если у вас недостаточно предметов, предназначенных для активной деятельности, которые вы могли бы разместить во всех карманах, вы можете заменить их на пластиковую бутафорию, чтобы модель брюк оправдала свое название.

## На чем держится «культ карго»?

Но выглядеть брутально стараются не только последователи актуальных тенденций моды. Бизнес тоже не отстает. Одни люди покидают города, которые становятся призраками, другие возводят «ню сити» с домами, в которых жить не собираются даже призраки. Почти как бамбуковые вышки в Океании.

Сооружаются современные логистические центры (не из тростниковых пальм, а вполне себе по новейшим технологиям), но без четкой перспективы обработки реально сформированных грузов. При этом уже действующие центры закрываются из-за катастрофической нехватки карго. Конечно, все крупные монополисты существуют и взаимодействуют в рамках единого плана, управляемого установившимися правилами. Но кто ж не мечтает о грузах, упавших с неба?

Любая проделанная работа должна быть равна сумме потенциальной и кинетической энергии. Это закон физики. Все изменения происходят от внутреннего к внешнему. Представляете, какая колоссальная энергия скрыта во внутреннем реакторе каждого из нас. При условии, если мы начнем с перемен своего личного отношения к действительности, а не с призывов к изменению внешних обстоятельств.

И разве мы не являемся порой свидетелями сознательной подмены этих понятий в каждой отдельно взятой отрасли современного индустриального мира? Сколько высокообразованных энтузиастов отнимают друг у друга время, блуждая в «кокосовых наушниках» в ожидании невероятных дивидендов от сомнительных сделок! Только ли на аборигенах и островитянах держится культ карго? И как же, все-таки, обращаться с карго разумно, не возводя его при этом в культ? ■





# Cargo kultas

Jana Gulbas

**Įvairialypė gamta mus, Žemės gyventojus, apgyvendino skirtinguose didelės planetos namo aukštuose. Kažkas vienoje pusiaujo pusėje keliai 12 valandų anksčiau ir niekur neskuba, kažkam bet kurioje platumoje neužtenka 24 valandų per parą, o kitiems trūksta viso Žemės laiko. Tačiau mes, septyni milijardai ir beveik septyni šimtai milijonų planetos gyventojų, kiekvieną dieną nešame savo gyvenimo krovinį. Vieni užsikrovė per didelę našą, kiti gali ir daugiau, o tretieji net išaukštino krovinį (angl. cargo) į savitą kultą.**

## Atskris Džonas Frumas ir viskas bus OK

Cargo kultas atsirado per Antrąjį pasaulinį karą Melanezijos salose. Naujuosiuose Hebriduose (dabartinėje Vanuatu valstybėje) išlaipinus apie 300 tūkstančių amerikiečių kareivių, vietinius salos gyventojus nustebino svetimšalių gyvenimo būdas, jų turtai ir jėga. Jie nuoširdžiai žavėjosi humanitarinius krovinius į karines bazines Ramiajame vandenyne plukdžiusiais laivais. Nekalbant jau apie didelius žėrinčius paukščius, parašiuotais numetančiais kroviniais. Stebint iš šalies atrodė, kad baltieji žmonės gyvena dainuodami neperšlampamose palapinėse, retkarčiais maršiuoja aikštėje, o už tai Dievai jiems nuolat pristato valgių, drabužių ir kitą civilizacijos prabangą. Tiksliai neįsivaizduodami, kiek būtent „aukštų“ skiria juos nuo šiuolaikinio civilizacijos lygio, vietos gyventojai nusprendė, kad visa esmė slypi paslaptose apeigose, kurias atlieka šie svetimšaliai kariškiai. Todėl, kai amerikiečiai paliko salą, čiabuviai patys pradėjo kelti vėliavas ir maršiuoti apsiginklavę bambukiniais ginklais. Kulto sekėjai saloje nutiesė simbolinį lėktuvų pakilimo ir nusileidimo taką, ten padėjo bambukinius lėktuvų maketus, kad į salą prisiviliotų krovinį. Taip pat pastatė skrydžių valdymo bokštus, kuriuose budėjo vietiniai „dispečeriai“, ant galvos užsidėję ausinių muliažus iš kokoso kevalo. Žyniai tvirtino, kad jie bendrauja su aukščiausiomis jėgomis „per radiją“, padedant moterims su apvyniotais aplink juosmenį laidais.

Ši savita religija vadinama jos mesijo Džono Frumo vardu. Greičiausiai dėl to, kad amerikiečiai dažnai šaipėsi iš vietinių salos gyventojų ir sakė: „Kam jums dirbti, vargti? Greitai atskris Džonas iš Amerikos (...John FROM America) ir viską jums atveš ir taip, be vargo!“ Salos gyventojai patikėjo ir laukė, kad atskris burtininkas Džonas Frumas ir pristatys visiems tiek cargo, kiek reikia!

Žinoma, su sąlyga, kad viskas bus teisingai atlikta.

## Kartais taip atsitinka

Kartais taip atsitinka ir lėktuvai vieną kartą per keletą metų atskraidina dosnias dovanas. Tokia „sėkmė“ nusišypso po griaunančių cunamių ir potvynių, kai tarptautinės organizacijos numeta humanitarinius krovinius į salas Ramiajame vandenyne. Galima būtų tvirtinti, kad cargo kultas, ko gero, yra vienintelė egzistuojanti religija, kurios šalininkai ne kartą įsitikino jos „tikrumu“.

Vadinasi, kaip tikina salų gyventojai, reikia tęsti pradėtą darbą. Jau kelios cargo kulto pasekėjų kartos kiekvieną penktadienio naktį Ipeukelo ir Lamakaro kaimuose susirenka *nakamal* vietose – pagrindinėse aikštėse – ir akomponuodami gitaromis dainuoja ritualines dainas. Salos gyventojai įsitikinę, kad „kaubojai“ grįš ir reguliariai pristatys Melanezijos gyventojams gausius krovinius, apie kuriuos jiems pasakojo seneliai.

1960 m. per Vietnamo karą Chmong liaudies dalis taip pat tikėjo, kad greitai antrą kartą prisikels už karinio džipo vairo sėdintis užsimaskavęs Aukščiausiasis ir duos jiems viską, ko reikia, bei paims su savimi į pažadėtąją žemę.

## Kaip dėvėti cargo?

Galima teigti, kad cargo kultas yra masinės išlaikytinių nuotaikos, paverstos mistiniu tikėjimu. Bet ar egalitarizmas būdingas tik genčių santykiams? Ar dotacijos ir įvairios socialinės gėrybės, kaip valstybinės politikos reguliatorius, daugumai netapo įprastu pagalbos suteikimo laukimu iš kažkur aukščiau?

Paviršutiniška imitacija visada yra blogiau už tikruosius veiksmus. Pavyzdžiui, „cargo kelnės“ – pakankamai šiuolaikiška mados tendencija. Tai tokios kelnės, kuriose labai daug kišenių: didelių, mažų, pridėtų, dvigubų ir atsegamų. Šiam modeliui net yra patarimai, kaip dėvėti cargo.

Jeigu neturite daug aktyviai veiklai skirtų daiktų, kuriuos galėtumėte įsidėti į visas kišenes, galite juos pakeisti plastikine butaforija, kad kelnų modelis pateisintų savo pavadinimą.

## Ant ko laikosi cargo kultas?

Brutaliai atrodyti stengiasi ne tik aktualių mados tendencijų sekėjai. Neatsilieka ir verslas. Vieni žmonės palieka vaiduokliais tampančius miestus, kiti stato *new city* su namais, kuriuose neketina gyventi net vaiduokliai. Tai beveik kaip bambukiniai bokštai Okeanijoje.

Statomi šiuolaikiniai logistikos centrai (ne iš nendrinių palmių, o pagal naujausias technologijas), tačiau be aiškios realiai suformuotų krovininių apdoravimo perspektyvos. Jau veikiantys centrai užsidaro dėl katastrofiško krovininių trūkumo. Žinoma, visi stambieji monopolininkai egzistuoja ir dirba tarpusavyje pagal nusistovėjusiomis taisyklėmis valdomą bendrą planą. Bet kas gi nesvajoja apie iš dangaus nukritusius krovinius?

Bet koks atliktas darbas turi būti lygus potencialios ir kinetinės energijos sumai. Tai fizikos dėsnis. Visi pokyčiai pirmiausia prasideda viduje ir tęsiasi išorėje. Ar galite įsivaizduoti, kokia galinga energija slypi kiekvieno mūsų viduje. Su sąlyga, kad pirmiausia pradėsime keisti savo asmeninį požiūrį į tikrovę, o ne stengsimės keisti išorines aplinkybes.

Ir argi kartais nesame sąmoningo šių sąvokų pakeitimo liudininkai kiekvienoje atskirai paimtoje šiuolaikinio industrijos pasaulio srityje? Kiek ypač išsilavinusių entuziastų atima vienas iš kito laiką klaidžiodami „kokosinėse ausinėse“, laukdami neįtikėtinų dividendų iš abejotinų sandorių! Argi vien čiabuviai ir salos gyventojai yra cargo kulto pasekėjai? Kaip vis dėlto protingai elgtis su cargo kultu, nepaverčiant jo kultu? ■



# Объединенные Джеком Керуаком

*Вновь были вывалены на тротуар наши потрепанные чемоданы;  
нас ждали еще более дальние дороги. Но не беда, дорога – это жизнь.  
Джек Керуак. «В дороге»*

**Зита Таллат-Кялпшайте**

В музее современного искусства «МА\*ГА», расположенном в Галларате (Италия), в декабре прошлого года состоялось торжественное открытие престижной выставки Джека Керуака «Kerouac Beat Painting». На выставке была представлена коллекция из восьмидесяти рисунков и живописных полотен Д.Керуака, принадлежащая швейцарским коллекционерам и владельцам художественной галереи Леонардо да Винчи «Il Rivellino» в Локарно братьям Арминьо и Паоло Шиолли.

## «Джек Керуак. Разбитая живопись» – выставка и солидное издание

На открытие выставки, на котором присутствовали губернатор Ломбардии Роберто Марони и множество других представителей политики, бизнеса, искусства Италии, Швейцарии и других стран, посетители валом валили. Кураторы выставки Сандрина Бандера, Алессандро Кастильони и Эмма Занелла неспешно водили эту огромную толпу от картины к картине, словно через сложный лабиринт творчества Д. Керуака, отражающий традицию визуального творчества не только Америки, но и самой эпохи. Они рассказывали о перипетиях появления произведений, в которых увековечено немало исторических личностей того времени, их связи с многоплановым творчеством живописца, писателя, музыканта, которое в форме живописи до сих пор было доступно только посетителям крупнейших музеев мира, таких как «Whitney Museum of American Art» в Нью-Йорке, Национальный центр культуры и искусства Жоржа Помпиду в Париже и Центр искусств и медиа-технологий ZKM в Карлсруэ, пока, пожалуй, наибольшую часть наследия живописца, десятилетиями лежавшего на его родине в Лоуэлле (Массачусетс) не купили у наследника Джона Сампаса - владельцы галереи Леонардо да Винчи «Il Rivellino» в Локарно Арминьо и Паоло Шиолли.

Наряду с впечатляющей выставкой, которая будет действовать в Галларате до 22 апреля, поклонники таланта Д. Керуака получили великолепное издание «Kerouac Beat painting», подготовленное его составителями С.Бандерой, А. Кастильони и Э. Занеллой, в котором представлены все демонстрирующиеся на выставке работы художника, вступительное слово министра культуры и туризма Дарио Франческини и профессионально преподнесенный анализ творчества Д. Керуака.

## Проект Питера Гринуэя «Керуак. В дороге»

Почетный гость, известный британский режиссер и художник Питер Гринуэй, который в издании и на выставке представил несколько рисунков на тему «В дороге» («On the Road»), привлек огромное внимание и симпатии собравшихся.

П.Гринуэй инициировал международный проект «Kerouac on the Road», который вполне можно осуществить на всемирной выставке EXPO 2020, предстоящей в Объединенных Арабских Эмиратах, в Дубае. Тема этой всемирной выставки – «Объединяя умы, создаем будущее».

Живущий в Нидерландах режиссер, сценарист, художник П. Гринуэй, снявший такие киношедевры, как «Книги Просперо» («Prospero's books»), «Интимный дневник» («The Pillow Book»), «Отсчет утопленников» («Drowning by Numbers»), «Дарвин» («Darwin»), «Повар, вор, его жена и ее любовник» («The Cook, the Thief, His Wife & Her Lover»), «Дитя Макона» («The baby of Mason»), «Эйзенштейн в Гуанахуато» («Eisenstein in Guanajuato») и многие другие, призывает объединить умы и совместными усилиями создать опирающееся на новые технологии произведение искусства, которое предлагает в первую очередь демонстрировать в экспозиционном пространстве





музея аэропорта Мальпенса, а в 2020 г. – на всемирной выставке в Дубае. Проект П.Гринуэя «Керуак. В дороге» очень близок поклонникам транспорта и инноваций, поэтому мы смело предлагаем его вниманию наших читателей.

## Давайте сделаем это уже ради эффекта «вау»!

### МАЛЬПЕНСА

Идея для выставки музея «Мальпенса».

В центре пространства на вращающемся пьедестале разместим автомобиль из «В дороге» Д. Керуака (или точно такой же автомобиль), в котором двигатель внутреннего сгорания будет заменен на электродвигатель. Автомобиль заполним разными вещами времен Д. Керуака. Все фары, стеклоочистители, сигналы поворота и клаксон должны действовать безупречно. Все эти функции мы объединим компьютерной программой продолжительностью примерно 15 минут.

Автомобиль с четырех сторон окружим самыми большими экранами. Изготовим программное обеспечение для всех четырех экранов. Это программное обеспечение изображает путешествие Д. Керуака так, как видно через ветровое стекло. Если возможно, будем показывать фильм времен той поездки, а если это невозможно – найдем небольшую команду для аудио и видеосъемок частей поездки в США. Для фильма используем музыку тех лет. Также снимем на видео определенные части рукописи на рулоне, и в соответствующих местах будем вставлять это видео в фильм. Также мы добавим дополнительный фактор, который стоит дороге. А именно – одновременно будут работать четыре камеры, смонтированные внутри автомобиля и направленные в окна, снимающие вид через ветровое и заднее стекла, а также через боковые стекла слева и справа. Когда эти четыре части фильма воспроизводятся в синхронном режиме, они создадут впечатление, что это видят пассажиры изнутри автомобиля.

### ДУБАЙ

Мы расширим и уточним вышеизложенную модель. Мы сконструируем такой автомобиль, как указано выше, и поместим его на рельсовые пути, которые будут приспособлены под окружающую среду, возможно, с несколькими поворотами и изгибами, даже с изменениями в высоте, возможно, и с функцией заднего хода. Программа продлится 15 минут. Мы планируем, чтобы при изменении скорости, движении с места или даже остановке автомобиля менялось бы показываемое изображение на проекционных экранах. Световые системы студийного пространства были бы

приспособлены под ночной, дневной, утренний и вечерний режимы.

Все это основано на тесном сотрудничестве с автомехаником, любящим экспериментировать.

Мы заранее запишем и соответственно отредактируем голос актера, читающего «В дороге» Д. Керуака.

Более того – в свое железнодорожное «путешествие» мы включим туннели и виадуки.

Если в музее удастся воссоздать дом Д. Керуака, необходимо сделать так, чтобы дорога хотя бы частично вела вокруг дома, быть может, даже удастся въезжать в гараж и выезжать из него. Изнутри дом осветим так, чтобы системы освещения имитировали дневное и ночное освещение, лунный и солнечный свет.

А самое интересное – экспериментируя с новейшими технологиями, мы используем технологию беспилотного автомобиля для создания художественного произведения. Это будет первое такое произведение в мире.

Сознательно демонстрируя новейшие технологии, мы откажемся от рельсов, и автомобиль будет следовать по определенному маршруту, отличающемуся вышеперечисленными характеристиками. Это предоставит шанс для своеобразной выставочной рекламы, которая будет выгодна для наших финансовых партнеров, разбирающихся в автомобилях.

Нам нужна солидная финансовая помощь.

Нам нужен молодой гениальный механик, разбирающийся в новейших беспилотных автомобилях.

Сделаем это уже ради эффекта «вау»!

## Нити объединяющих нас идей

На мероприятие в Галларате были приглашены и три представителя из Литвы: комиссар литовского павильона EXPO 2017 в Астане Ромас Янкаускас, директор компании инновационных технологий «HoPro» Артурас Лукшявичюс и издатель международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA, прибывшая на выставку с новым, только что вышедшим номером журнала, ▶



в котором под рубрикой «Синергия бизнеса и искусства» была представлена выставка «Kerouac Beat Painting»

В слове издателя к тому номеру я, в частности, писала: «В Литве роман, впервые изданный в 1972 г., был своеобразным глотком свободы по другую сторону железного занавеса. В годы студенчества не прочитать «В дороге» Д. Керуака в молодежной среде было невообразимым. Тонизированные дешевым красным вином, мы разобрали каждую милю, преодоленную героями книги. В холодных комнатах общения мы вместе с ними жили в дороге и в тот момент чувствовали себя свободными».

По возвращении из Галларате и Локарно, где я посетила художественную галерею «Il Rivellino», я получила письмо от своей приятельницы из Риги Яны Гульбас.



Сразу после прочтения нового номера журнала она пишет: «...год от года я наблюдаю удивительное явление, что в мире идей, которых по миру и не счесть, есть общие точки соприкосновения и желание их обсудить. Пишу все это, потому что последним тому подтверждением стала одна история, которая для меня началась еще в 1973 году. Вместе с закадычными друзьями-подружками мы поехали на дачу. И двое суток подряд, без сна, но с большим количеством выпитого кофе, мы по очереди читали вслух одно произведение. Это были несколько потрепанных журналов «Иностранная литература», которые дали одному из нас всего на два дня. И посчитав несправедливым, что только один человек эгоистично будет одарен этим, решено было ехать за город. Чтобы лежа в спальнях мешках, на шести дачных сотках, 12 человек читали вслух, передавая друг другу эстафету тещца. В компании были журналисты, режиссеры и физик с астрономом. Но все мы в тот день стали командой, которая потом еще долго была «В дороге».

Джека Керуака мы растащили на цитаты. Мы чувствовали себя приобретенными к потрясающему секрету, что всегда надо точно формулировать цель: «если ты едешь, то едешь куда-то или просто едешь?».

А если лично про меня, то вот эти строчки долгое время были моими «университетами»:

«Они приплясывали на улицах как заведенные, а я плелся сзади, как всю жизнь плетусь за теми, кто мне интересен, потому что интересны мне одни безумцы, те, кто без ума от жизни, от разговоров, от желания быть спящими, кто жаждет всего и сразу, кто никогда не скучает и не говорит банальностей, кто лишь горит, горит, горит, как фантастические желтые римские свечи, которые пауками распускаются в звёздном небе, а в центре возникает голубая вспышка, и тогда все кричат: Ого-о-о!».

### С теми, кто одержим жаждой жизни

По случаю открытия выставки в старинном таинственном семейном доме коллекционеров Арминию и Паоло, напоминающем сундук с сокровищами, построенном в Лугано (Швейцария) в XV в., был устроен продолжительный прием, целью и величайшей ценностью которого было проведение времени с теми, кто одержим жаждой жизни, общения, кто не зевает от скуки и не произносит банальности, кто жаждет всего здесь и сейчас, кто пылает пламенем творчества, которое ценит и которым жил создатель одиссеи поколения битников Д. Керуак.

Поразительно, что он все еще обладает силой объединить тех, кто помещен на пребывании В дороге. ■

# Suvenyti Jack Kerouac

*Mūsų nutrinti lagaminai vėl buvo sukrauti ant šaligatvio; dar laukė ilgas kelias. Bet kas čia tokio, juk kelias – yra gyvenimas.*  
Jack Kerouac „Kelyje“

Zita Tallat-Kelpšaitė

Pernai gruodžio mėnesį Galaratėje (Italija) įsikūrusiame modernaus meno „MA\*GA“ muziejuje įvyko iškilmingas prestižinės Jack Kerouac parodos „Kerouac Beat Painting“ atidarymas. Parodoje buvo pristatyta aštuoniasdešimties J. Kerouac tapybos darbų ir piešinių kolekcija, priklausanti Šveicarijos kolekcininkams ir Leonardo da Vinči meno galerijos „Il Rivellino“ Lokarne savininkams broliams Arminio ir Paolo Sciolli.

## „J. Kerouac. Palūžusi tapyba“ – paroda ir solidus leidinys

Į labai įspūdingos parodos, kurioje dalyvavo Lombardijos gubernatorius Roberto Maroni ir daugybė kitų Italijos, Šveicarijos bei kitų šalių politikos, verslo, meno atstovų, atidarymą plūste plūdo žmonės. Parodos kuratoriai Sandrina Bandera, Alessandro Castiglioni ir Emma Zanella šį didžiulį būrį lankytojų neskubėdami vedė nuo paveiklo prie paveiklo tarsi per sudėtingą J. Kerouac kūrybos labirintą, atspindintį ne tik Amerikos, bet ir pačio laikmečio vizualinės kūrybos tradiciją, pasakodami kūrinių, kuriuose įamžinta nemažai to meto istorinių asmenybių, atsiradimo peripetijas ir sąsajas su daugiaplane tapytojo, rašytojo, muziko kūryba, kuri tapybos forma iki šiol buvo prieinama tik didžiųjų pasaulio muziejų, tokių kaip „Whi-



tney Museum of American Art“ Niujorke, Nacionalinis Žoržo Pompidu meno ir kultūros centras Paryžiuje ir ZKM, Meno ir medijų centras, Karlsrūjėje, lankytojams, kol bene didžiąją dalį tapytojo palikimo, dešimtmečius gulėjusio jo gimtinėje Lovele (Masačusetsas), iš paveldėtojo John Sampas nupirko Lokarno (Šveicarija) Leonardo La Vinči galerijos „Il Rivellino“ savininkai Arminio ir Paolo Sciolli.

Kartu su įspūdinga paroda, kuri Galaratėje veiks iki balandžio 22 d., J. Kerouac talento gerbėjai gavo sudarytojų S. Bandera, A. Castiglioni ir E. Zanella parengtą bei puikiai išleistą leidinį „Kerouac Beat painting“, kuriame sudėti visi parodoje demonstruojami dailininko darbai, įžanginis kultūros ir turizmo ministro Dario Franceschini žodis bei profesionaliai pateikta J. Kerouac kūrybos analizė.

## Peter Greenaway projektas „Kerouac. Kelyje“

Garbės svečias – garsus britų režisierius ir dailininkas Peter Greenaway, leidinyje bei parodoje pristatęs keletą piešinių tema „Kelyje“ („On the Road“), sulaukė didžiulio susirinkusiųjų dėmesio ir simpatijų.

Peter Greenaway inicijavo tarptautinį projektą „Kerouac on the Road“, kuris galėtų būti įgyvendintas pasaulinėje parodoje EXPO 2020, vykšančioje Jungtiniuose Arabų Emyratuose, Dubajuje. Šios pasaulinės parodos tema – „Sujunkime protus, kurkime ateitį“.

Nyderlanduose gyvenantis režisierius, scenaristas, dailininkas P. Greenaway, sukūręs tokius kino šedevrus kaip „Prospero knygos“ („Prospero's books“), „Intymus dienoraštis“ („The Pillow Book“), „Skenduolių skaičiuoklė“ („Drowning by Numbers“), „Darvinas“ („Darwin“), „Virėjas, vagis, jo žmona ir jos meilužis“ („The Cook, the Thief, His Wife & Her Lover“), „Makono kūdikis“ („The baby of Macon“), „Eizenšteinas Gvanachuate“ („Eisenstein in Guanajuato“) ir daugybę kitų, kviečia sujungti protus ir bendromis jėgomis sukurti naujomis technologijomis pagrįstą meno kūrinį, kurį pirmiausia siūlo demonstruoti Malpensos oro uosto muziejaus ekspoziciniame erdvėje, o 2020 m. pasaulinėje parodoje Dubajuje. P. Greenaway projektas „Kerouac. Kelyje“ labai artimas transporto ir inovacijų gerbėjams, todėl drąsiai siūlome jį mūsų skaitytojų dėmesiai. ▶





## Padarykime tai vien dėl „vau“ efekto!

### MALPENSA

Idėja „Malpensa“ muziejaus parodai.

Erdvės viduryje ant besisukančio pjedestalo pastatysime J. Kerouac „Kelyje“ automobilį (arba lygiai tokį patį), kurio vidaus degimo variklis bus pakeistas elektros varikliu. Į automobilį priklausime visokių J. Kerouac laikmečio daiktų. Visos automobilio šviesos, valytuvai, posūkio svirtelės ir garso signalas turi veikti nepriekaištingai. Visas tas funkcijas sujungsime su maždaug 15 min. trukmės kompiuterine programa.

Automobilį iš keturių pusių apsupsimė didžiausiais įmanomais ekranais. Pagaminsime jiems skirtą programinę įrangą. Ji atspindės J. Kerouac kelionę tarsi ji būtų matyti per automobilio langus. Jei bus įmanoma, rodysime tos kelionės laikmečio filmą, o jei ne – galima pasamdyti nedidelę garso ir filmavimo komandą, kuri nufilmuotų kelionės JAV gabaliukus. Filmui pritaikysime laikmečiui tinkančią muziką. Taip pat nufilmuosime tam tikras rankraščio ritinio vietas ir atitinkamose vietose įkelsime jas į filmą.

Pridėsime dar papildomą brangesnį veiksnių – vienu metu dirbs keturios, iš automobilio vidaus pritvirtintos ir į langus nukreiptos kameros, filmuosiančios vaizdą pro priekinį bei galinį stiklus ir šoninius stiklus kairėje bei dešinėje. Paleidus šias keturias juostas vienu metu, jos sukurs įspūdį tarsi būtų žiūrima automobilio keleivių akimis.

### DUBAJUS

Išplėsimė aukščiau aprašytą modelį. Sukonstruosime tokį patį automobilį ir pastatysime jį ant nedidelių bėgių, kurie prisitaikytų prie aplinkos – galbūt su keliais posūkiais ir vingiais, net skirtingo aukščio, galbūt su galimybe važiuoti ir atgal. Programa truks 15 min. Planuojame, kad keičiant greitį, sustojus, pajudėjus iš vietos ar net pastačius automobilį atitinkamai keistųsi ir aplink išdėliotuose ekranuose rodomas vaizdas. Studijos erdvės šviesos sistemos būtų pritaikytos nakties, dienos, aušros ir vakaro režimams.

Visa tai paremta artimu bendradarbiavimu su išsūkius mėgstančiu automechaniku.

Iš anksto įrašysime ir atitinkamai apdorosime „Kelyje“ skaitančio, J. Kerouac vaidinančio aktorius balsą (tik garsą).

Dar daugiau – į savo kelionę įtrauksime viadukus ir tunelius.

Jei muziejuje pavyktų atkurti J. Kerouac namą, būtina padaryti taip, kad kelias bent iš dalies vestų aplink namą, galbūt net pavyktų įvažiuoti ir išvažiuoti iš garažo. Namo vidų apšviestume taip, kad šviesos sistemos jo viduje imituotų dienos ir nakties, mėnulio, aušros ir vakaro apšvietimą.

O įdomiausia štai kas – eksperimentuodami su naujausiomis technologijomis, panaudotume automobilio be vairuotojo technologiją meno kūrinio sukūrimui. Tai būtų pirmas toks kūrinys visame pasaulyje.







Sąmoningai demonstruodami naujausias technologijas, atsisakytume bėgių ir automobilis sektų tam tikrą kelią, pasižymintį jau aukščiau aprašytomis charakteristikomis. Tai suteiktų galimybę savotiškai parodinei propagandai, kuri būtų naudinga mūsų automobilius išmanančiam finansiniam partneriui.

Mums reikia didelės finansinės paramos.

Mums reikia jauno genialaus mechaniko, išmanančio apie naujausius automobilius be vairuotojo.

Padarykime tai vien dėl „vau“ efekto!

## Mus jungiančios idėjų gijos

Į renginį Galaratėje buvo pakviesti ir trys atstovai iš Lietuvos: EXPO 2017 Lietuvos paviljono Astanoje komisaras Romas Jankauskas, inovatyvių technologijų kompanijos „HoPro“ direktorius Artūras Lukševičius ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja, į parodą atvykusi su nauju, ką tik išleistu žurnalo numeriu, kuriame su rubrika „Verslo ir meno sinergija“ buvo pristatyta paroda „Kerouac Beat Painting“.

To numerio leidėjos žodyje, be kita ko, rašiau: „Lietuvoje pirmą kartą 1972 m. išleistas J. Kerouac romanai „Kelyje“ buvo savotiškas laisvės gurkšnis iš anapus geležinės uždangos. Mano studijų laikais likti neperskaičius J. Kerouac „Kelyje“ jaunimo aplinkoje buvo neįsivaizduojama. Tonizuojami pigaus raudonojo vyno, mes išnarstėme kiekvieną knygos herojų įveiktą mylią. Šaltuose bendrabučio kambarėliuose mes kartu su jais gyvenome kelyje ir tuo metu jautėmės laisvi.“

Gįžusi iš Galaratės ir Lokarno, kur aplankiau „Il Rivellino“ meno galeriją, gavau savo bičiulės iš Rygos, didžiąją gyvenimo dalį praleidusios Kazachstane, žurnalistės Janos Gulbas laišką.

Ką tik perskaičiusi naują žurnalo numerį, ji rašo: „...metų metus aš stebiu fantastiškai keistą reiškinį, kad idėjų pasaulyje yra kažkokie nematomų gijų jungiami sąlyčio taškai, suvienijantys žmones, kartais net nepažįstančius vienas kito, bet gyvenančius tomis pačiomis idėjomis. Rašau tai todėl, kad vienas iš tokių patvirtinimų yra istorija, kuri prasidėjo 1973 m. Kartu su draugais mes išvykome į užmiesčio vasarnamį. Ir dvi paras iš eilės, visai be miego, bet su didžiuliu kiekiu išgertos kavos paeiliui garsiai skaitėme vieną kūrinį. Tai buvo keletas gerokai aprintų „Inostrannaja literatūra“ žurnalų, kuriuos vienas iš mūsų gavo tik porai dienų. Pasvarsčius, kad būtų labai neteisinga, jei tik vienas žmogus bus egoistiškai apdovanotas šiuo skaitymu, buvo nuspręsta važiuoti į užmiestį, kad gulėdami miegmaišiuose ant šešių vasarnamio čiužinių dvylika žmonių skaitytų garsiai, iš eilės, perduodami vienas kitam skaitovo estafetę. Kompanijoje buvo žurnalistų, režisierių, netgi fizikas su astronomu. Bet mes visi tądien tapome komanda, kuri paskui dar ilgai buvo „Kelyje“.

J. Kerouac mes išgrobstėme citatomis. Mes jautėmės stublinančios paslapties dalimi žinodami, kad visuomet reikia aiškiai formuluoti tikslą: „Jeigu tu vyksti, tai tu vyksti kažkur, arba tu paprasčiausiai važiuoji.“

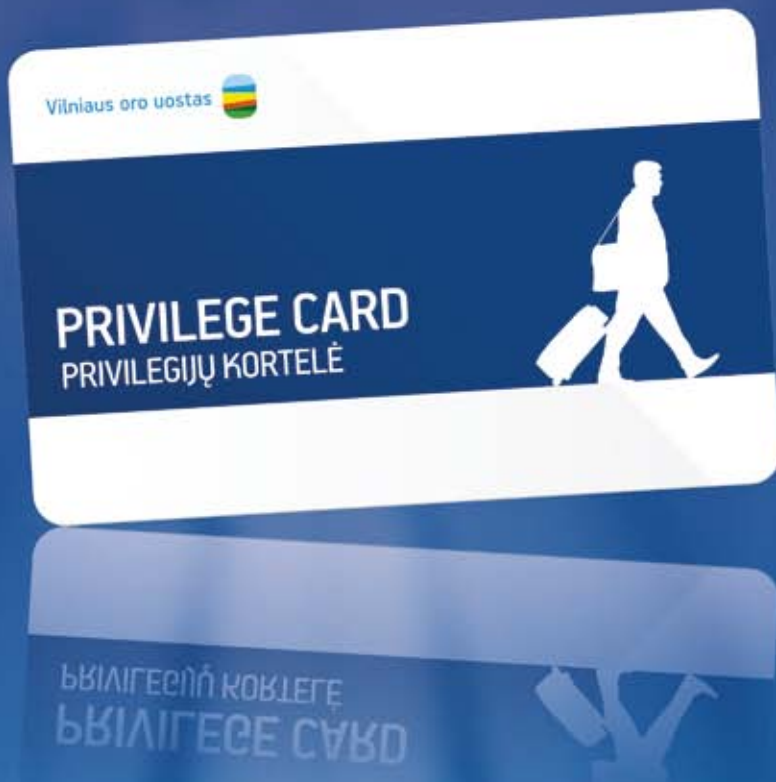
Asmeniškai man kelios eilutės tapo „universitetu“ ilgam laikui: „Jie šoko gatvėse kaip užvesti, o aš tįsčiau iš paskos, kaip visą gyvenimą tįsiuosi paskui tuos, kurie man įdomūs, todėl, kad įdomūs man tik bepročiai, tie, kurie pakvaišę gyventi, pakvaišę kalbėti, pakvaišę būti išgelbėti, trokštą visko vienu metu, tokie, kurie niekada nežiovauja iš nuobodulio ir nešneka banalybių, kurie tik dega, dega, dega, kaip fantastiškai geltonos žvakės, kurių šviesa voratinkliais nusidriekia žvaigždėtame dangaus skliaute, o centre atsiranda žydra liepsna ir tada visi šaukia: „Oho-o-o!“

## Su tais, kurie pakvaišę gyventi

Parodos atidarymo proga kolekcininkų Arminio ir Paolo senoviniuose, paslaptinguose, lobių skrynią primenančiuose šeimos namuose, pastatytuose XV a. Lugane (Šveicarija), buvo surengtas ilgai trukęs priėmimas, kurio tikslas ir didžioji vertybė – būti su tais, kurie pakvaišę dėl gyvenimo, dėl bendravimo, kurie nežiovauja iš nuobodulio ir nešneka banalybių, kurie trokšta visko čia ir dabar, kurie dega kūrybos liepsna, kurią vertino ir kuria gyveno bitnikų kartos odisėją sukūręs J. Kerouac.

Nuostabu, kad jis vis dar turi galios suvienyti tuos, kurie pamišę dėl buvimo Kelyje. ■

# 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](http://www.vno.lt).  
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online [www.vno.lt](http://www.vno.lt)

All ways.  
The right place.

BOOK YOUR  
STAND NOW!



**tic** transport  
logistic  
CHINA

asia's leading exhibition

**May 16–18, 2018**  
Shanghai New International  
Expo Centre

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

# 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.tlnika.kz www.tlnika.de

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