2018 • 2 (102)

JŪRA·SEA

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS | МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ | INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE | 国际商业杂志

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE & TECHNOLOGIES • ENVIRONMENT

交通 • 物流 • 能源 • 石油和天然气 • 科学和技术 • 环境

THE WINDING NEW SILK ROAD

LITHUANIA MAY BECOME A RELIABLE STRATEGIC PARTNER

ON A GLOBAL LEVEL, THE MAIN EVENT WAS WHAT DID NOT HAPPEN

曲折的新丝绸之路

立陶宛可能会成为可靠的战略合作伙伴

在全球层面上，大事件是没有发生的事件

ЛИТВА МОЖЕТ БЫТЬ НАДЕЖНЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЕРОМ

СРЕДИ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ СОБЫТИЙ – ТО, ЧТО НЕ ПРОИЗОШЛО

ИЗЛОМЫ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

NAUJOJO ŠILKO KELIO VINGIAI

LIETUVA GALI BŪTI PATIKIMA STRATEGINĖ PARTNERĖ

TARP SVARBIAUSIŲ PASAULIO ĮVYKIŲ TAI, KAS NEĮVYKO

丝绸之路 SILK ROAD

The Belt and Road initiative brings enormous benefits to all involved and serves as a main driver of the global transformation, emerged by the UN 2030 Agenda for Sustainable Development.

Peter Thomson, President of the UN General Assembly

www.jura.lt

ARCHI MADE 18
WORKSHOP DI ARCHITETTURA URBANISTICA DESIGN CITTÀ DI GALLARATE
Daniel LIBESKIND
14.04.2018
ore 18.30
Ingresso gratuito
in dialogo con Marco Carminati
MA*GA
Museo MA*GA
Via Egidio De Magri, 1
21013 Gallarate
Daniel Libeskind, Crystals, Las Vegas, Copyright Alex Frackus
città di Gallarate
MA*GA
Con il Patrocinio di
ORDINE VARESE
Main Partner
Rigolio arredamenti
Si ringraziano
MACHECAVOLO
CORSO ITALIA

JŪRA MOPE SEA

JŪRA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

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

Issued by:
Private company
Jūrų 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 Gražulienė
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 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@tlnika.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,
Vidas Kuklierius.
The magazine also used photos
and illustrations from KSSA, EMMA,
Transport Week, Wikipedia.

Cover:
Ingrida Ramanauskienė

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

CONTENTS • 内容

2 PUBLISHER'S WORD
The Winding New Silk Road
编者寄语
曲折的新丝绸之路

4 EXCLUSIVE INTERVIEW
Lithuania May Become a Reliable Strategic Partner
独家采访
立陶宛可能会成为可靠的战略合作伙伴

8 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES
On a Global Level, the Main Event Was What Did Not Happen
市场•分析•预后
在全球层面上，大事件是没有发生的事件

12 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES
Baltic-Nordic Countries and China: Trends in Trade and Investment
市场•分析•预后
波罗的海 - 北欧国家和中国 : 贸易和投资趋势

16 CARGO HANDLING
KLASCO's Experience Earns Client Trust
货物处理
KLASCO的经验赢得客户的信任

18 PORTS
The Port of Klaipėda as a Reliable Direction
港口
克莱佩达港指引可靠的方向

22 INTERNATIONAL EVENTS
The Role of Ports in the Development of the New Silk Road
国际活动
港口在新丝绸之路发展中的作用

26 INLAND WATERWAY
Stronger Inland Shipping Needs Investments, Innovations and Transnational Co-operation
内陆航道
加强内陆运输所需投资、创新及跨国合作

30 BUSINESS PRACTICE
Niederfinow Boat Lift – the Pearl of German Art of Engineering
商业实践
下菲诺船梯 —— 德国艺术工程之珠

丝绸之路
SILK ROAD

The breadth of the One Belt, One Road, the high level of participation and its strategic dimensions highlight its capacity to become the biggest economic cooperation project in place today.

Michelle Bachelet, Former President of Chile

The Winding New Silk Road

According to experts, the One One Belt One Road model of the New Silk Road is still making its first baby steps. And, in truth, the five years since the One Belt One Road initiative, offered to the world by the Chinese President Xi Jinping, is the age of infancy, especially if we compared this Chinese aspiration to the other historical action, which had a huge influence on the development of the Chinese empire – the construction of the Great Wall of China. However, this comparison would not really be appropriate, since it seems that time in the 21st century has been passing faster than in the third century before Common Era, when the construction of the Great Wall of China had begun. Not to mention that the ambitions of the One Belt One Road are much greater – figuratively speaking, to encircle the world.

In almost five years the organisers of the Belt and Road (the shorter title for the initiative, where *Belt* stands for the land connection between East and West, the Pacific and Atlantic oceans through Central Asia and Europe, while *Road* stands for the marine routes, connecting different parts of the earth) initiative managed to catch the attention of 65 countries, which make up one third of the global GDP and 60 per cent of the world's population, i.e. 4.6 billion people.

During his speech at the World Economic Forum of 2017 in Davos, the Chinese President Xi Jinping, who has started a new term of office after the recent elections, said that China is acting as the flagship in the global economic integration while the support of other wealthy countries, especially the USA, has significantly reduced.

The speech, presented by Xi Jinping, offering the idea of One Belt One Road as the aspiration and encouragement for the fracturing and alienating world to cooperate and create the future for the entire humanity, was the Chinese triumph in Davos and a substantial alternative for the separatist slogan "America First", used by the recently elected American President Donald Trump. Perhaps it was this idea of unity, offered from the lips of the Chinese President, that resulted in a certain euphoria and long applause from the forum participants. Speaking at the Davos Forum for the first time, the Chinese leader showed that in the fragile modern world we should think not only about ourselves and our countries, but the entire planet.

This year Xi Jinping did not come to Davos, but the echo of his last year's speech reflected on the presentation of another Chinese strategist – Liu He, the Chinese President's economic advisor – and other forum discussions, while the majority of the press rephrased such authoritative figures as Klaus Schwab, founder of the Davos Forum, or Tarzisius Caviezel, Mayor of Davos, stating that this year's topic of "Creating a Shared Future in a Fractured World" was inspired namely by the thoughts from the speech of the Chinese President.

"A shared future in creating a better world" and "America first" – the positions of the leaders of the two great powers, declared loud and clear to more than seven billion citizens of the Earth, have left an impression on the majority of people. This was the creation of two distinctly different attitudes to the essence of the world and its development, where, according to the press, one is ready to offer a bullet and the other – a compass to globalisation.

Which one is more attractive? What will be the humanity's choice?

The role of a flagship in seeking to encircle the world with the belt of the New Silk Road has already costed China approximately 900 billion dollars. Its investments are building infrastructure, transport and energy in Asia, Europe, Africa, Latin America and Oceania: an airport in Nepal, marine ports in Sri Lanka, Indonesia, Malaysia, Singapore, Philippines, Pakistan, Djibouti, railway lines in Indonesia, Kenya, Laos, Thailand, Hungary and Serbia, a highway in Hungary, an oil refinery in Iran, hydroelectric power plants in Cambodia, an industrial park in Indonesia, the development of Suez Channel in Egypt, gas pipelines in Pakistan, Uzbekistan, Turkmenistan, renewable energy resource projects in Pakistan, Bangladesh and Indonesia, as well as many other projects. The initiators of the New Silk Road are already glancing at the Arctic, intending to connect China and Europe with a shipping route of the Polar Silk Road.

However, the idea of the Belt and Road, born of the memories and sayings about the famous ancient Great Silk Road, connecting Chinese and Roman empires, as well as the Medieval Europe, is not always welcome with thunderous applause. There are other kinds of intense events as well. Although at the beginning back in 2013 China claimed that this initiative will be a symphony rather than a solo part of this country, some players at the orchestra occasionally stand out with troublesome notes.

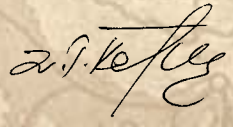
Some states interpret the idea of cooperation and common good as aspirations for Chinese hegemony and imperial ambitions. They are afraid that increasing Chinese investments, which involve higher interest rates for Asian Infrastructure Investment Bank than the International Monetary Fund or the World Banks while the loans are ensured by strategic long-term objects and resources, will drown weaker states in debts. This risk has recently became particularly notable in Pakistan, Djibouti, the Maldives, Laos, Mongolia, Montenegro, Tajikistan, Kirghizstan and other countries. The outcome of debts that raised local protests, were especially painful to Sri Lanka, which transferred the control of Hambantota Port, built on loans, to the Chinese operator China Merchants Port Holdings.

This and other nuances raise concern in India, which became the opponent of the Belt and Road, recently more inclined to engage into joint projects with the USA, Japan and Australia rather than China.

The Belt and Road Initiative forum, which took place in Beijing last May, attended by representatives from 130 countries and 29 state and governmental leaders, including all G7 states, as well as influential international organisations, emphasized the fact that the advance of the Belt and Road initiative is obvious, joined by already more than 100 countries and international organisations, more than 40 of which have signed cooperation agreements with China.

The forum, revolving around the topic of "Cooperation for joint prosperity" highlighted the fact that after the financial crisis, the basis of economic recovery is fragile and slow, while the basis of growth – not yet stable. Increasing protectionism and louder voices against globalisation, openness, change and economic integration, seeking to maintain the old thinking and isolation between countries, hinder the development of the initiative. The Belt and Road initiators invited to take a look back at the history of more than two thousand years, when the Great Silk Road by land and sea encouraged people in various countries to open regional walls and develop trade and the exchange of culture, art and traditions. History has shown that the only way in favour of prosperity is cooperation with open doors and benefit to all. This activity has created a glorious chapter in the human history.

The content of our chapter as the residents of the 21st century Earth and how it will be read in the future depends on our wisdom, good faith and decency.



Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

曲折的新丝绸之路

据专家介绍，新丝绸之路的“一带一路”模式仍在迈出第一步。事实上，中国国家主席习近平向全世界提出的“一带一路”倡议的头五年依然是其所处的初始时代，特别是如果我们将这一中国愿望与其他历史行动相比较，比如影响中华帝国发展的中国长城的建设。然而，这种比较并不合适，因为21世纪的时间似乎比公元3世纪之前的要快，那是标志着中国长城的建设开始。更不用说“一带一路”的雄心壮志了 —— 比喻的说法就是要包围世界。

近五年来，“一带一路”（这一倡议的标题简称，“带”代表东西方之间通过中亚和欧洲在太平洋和大西洋之间的陆地连接，而“路”则代表海洋路线，连接地球的不同部分）的组织者举措引起了65个国家的关注，这些国家占全球GDP的三分之一，占世界人口的60%，即46亿人。

中国国家主席习近平在最近的选举中建立了新的办公团队，他在2017年达沃斯世界经济论坛上的讲话中说，中国正在成为全球经济一体化的旗舰，而其他富裕国家的支持，特别是美国，已经大幅减少。

习近平在讲话中提出的“一带一路”思想，是在压裂和疏远的世界状态中，合作创造全人类未来的愿望和鼓励，这是中国在达沃斯的胜利，是在替代新当选的美国总统唐纳德特朗普使用的分裂主义口号“美国第一”。也许正是从中国主席的口中提出的这种团结的想法，导致了论坛参与者的一阵欣喜和长时间的掌声。中国领导人首次在达沃斯论坛上表示，在脆弱的现代世界中，我们不仅应该思考自己和我们的国家，还应该思考整个地球。

今年习近平没有来到达沃斯，但他去年演讲的回声在另一位中国战略者 —— 中国主席的经济顾问刘鹤的介绍以及其他论坛讨论，而大多数报刊做了改述，权威人物达沃斯论坛创始人Klaus Schwab或达沃斯市长Tarzisius Caviezel表示，今年的“在破碎的世界中创造共同未来”的主题受到了中国主席演讲的启发。

“创造更美好世界的共同未来”和“美国第一”—— 两大国领导人的立场，向70多亿地球公民大声而清晰地做出宣布，给大多数人留下了印象。这是对世界的本质和发展的两种截然不同的创造态度，据媒体报道，一个准备提供一颗子弹，另一个是全球化指南。

哪一个更吸引人？人类的选择是什么？

以新丝绸之路为旗帜围绕世界的旗舰作用已经耗资中国约9000亿美元。其投资在亚洲、欧洲、非洲、拉丁美洲和大洋洲建设基础设施、交通和能源：尼泊尔的一个机场，斯里兰卡的海港，印度尼西亚、马来西亚、新加坡、菲律宾、巴基斯坦、吉布提、印度尼西亚的铁路线，肯尼亚、老挝、泰国、匈牙利和塞尔维亚、匈牙利的高速公路，伊朗的炼油厂，柬埔寨的水电站，印度尼西亚的工业园区，埃及苏伊士海峡的发展，巴基斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦的天然气管道，巴基斯坦的可再生能源，孟加拉国和印度尼西亚的能源资源项目以及许多其他项目。新丝绸之路的发起人已经看过北极，打算将中国和欧洲连接起一条极地丝绸之路的航线。

然而，关于著名的古代大丝绸之路的回忆和谚语所形成的“一带一路”思想，连接中国和罗马帝国以及中世纪欧洲，并不总是受到雷鸣般的掌声欢迎。还有其他类型的激烈事件。虽然中国在2013年初宣称这一举措将是一个交响乐而不是这个国家的独奏部分，但乐团的一些成员偶尔会以麻烦的音符凸显自己。

一些国家将合作和共同利益的理念解释为中国的霸权和帝国的野心。他们担心亚洲基础设施投资银行利率上升的中国投资将超过国际货币基金组织或世界银行，而这些贷款是由战略性长期目标和资源来保证的，这将淹没债务中的弱国。这一风险最近在巴基斯坦、吉布提、马尔代夫、老挝、蒙古、黑山、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和其他国家尤其明显。引发地方抗议的债务结果让斯里兰卡特别痛苦，斯里兰卡将建立在贷款基础上的汉班托塔港的控制权转移给中国招商局港口控股有限公司这家中国运营商。

印度成为“一带一路”的反对者之一，近期更倾向于与美国、日本和澳大利亚进行合作项目，而不是与中国进行合作。

去年5月在北京举办的“一带一路”倡议论坛出席了来自130个国家和29个地区及政府的领导人，包括所有七国集团国家以及有影响力的国际组织的代表，强调了“一带一路”的举措显而易见，已有100多个国家和国际组织加入，其中有40多个国家与中国签署了合作协议。

围绕“共同繁荣合作”主题的论坛强调，金融危机之后，经济复苏的基础是脆弱和缓慢的，而增长的基础尚不稳定。反对全球化，反对开放、变化和经济一体化的保护主义呼声变大且越来越高，试图保持国家之间的老思想和隔绝，在阻碍了这一倡议的发展。 “一带一路”发起人邀请回顾两千多年的历史，当时陆地和海洋上的伟大丝绸之路鼓励各国人民开放区域围墙，发展贸易并进行文化、艺术和传统交流。历史表明，有利于繁荣的唯一途径就是敞开大门，让所有人受益。这一活动为人类历史创造了光辉的篇章。

我们作为21世纪地球居民的章节内容以及未来将如何阅读这些内容取决于我们的智慧、诚信和体面。

丝绸之路
SILK ROAD

A tree needs strong roots to grow tall, and a river needs an inexhaustible water source to flow far.

Chinese wisdom

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者

LITHUANIA MAY BECOME A RELIABLE STRATEGIC PARTNER

The One Belt One Road initiative of the New Silk Road has been an important topic at international forums and conferences all over the world for already several years. Discussions feature various opinions that are often rather contradictory.
We invited the Diplomat Kęstutis KUDZMANAS, Ambassador-at-Large of the Energy Security Policy and Transport Strategy at the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania, who has also worked as the Ambassador of the Republic of Lithuania in Azerbaijan and Turkey, to share his insights on this topic.

Your Excellency, at the conference in Nanjing you have made a presentation on the topic of "Lithuania logistic sector and Klaipėda port as integral part of OBOR". Who was the receiver of your presentation – the entire Asian market or perhaps only China?

The concept of the Chinese One Belt One Road initiative of the New Silk Road involves 65 states. This conference was attended by delegates from several dozens of countries, representing various parts of the logistics chain, Chinese and Western European ports, as well as railways, producers and governmental representatives. My goal was to introduce the advantages for transporting transit cargo through the port of Klaipėda, offered by the Lithuanian transport infrastructure to the representatives of China and other participants of the conference. The ports of Baltic states and other European countries compete in order to attract the quickly increasing flow of Chinese cargo to the ES, thus this type of conferences attract a lot of attention not only from China and Central Asia, but the EU countries as well.

What message from Lithuania did you send to China as the initiator and major implementer of the New Silk Road?

The conditions of global economy make it crucial to increase the country's visibility, forming its attractive image and making an appropriate presentation of our achievements. We need to do this all the time, because if we relax and lose our visibility, this niche will be quickly taken by our competitors. The advantages of the Lithuanian transport and logistics sector are already well-known to our partners in China, such as Sinotrans, Camce Transport,

Together with Zhang Dejiang, Chairman of the Standing Committee of the National People's Congress of the People's Republic of China, during the visit in Vilnius.

China Merchants Group, CRCT, Chengdu CDIRS and other companies. The Port of Klaipėda, Lithuanian Railways and the Ministry of Communications of the Republic of Lithuania have also put a great effort in the matter. Lithuania has invested billions of Euro into the development of transport infrastructure, we have international airports, multi-modal terminals and the fast-growing port of Klaipėda. The advantage of the Lithuanian Railways is that we have both the wide-gauge railway access to Klaipėda and the standard European gauge through Šeštokai. We are ready and aiming to attract the container flow from China to Western Europe and Scandinavia and back to China through Klaipėda and Šeštokai. What gives Lithuania additional points of attractiveness from Chinese companies is the efficiently operating Lithuanian free economic zones. After the implementation of the Rail Baltica project, the inter-modal terminals of Vilnius and Kaunas will enable efficient distribution of the Chinese cargo flow on the North-South directions.

Lithuania also offers China FinTech services, as well as cooperation in the field of high-tech and life sciences.

What is the Chinese response?

Chinese companies are actively operating in the entire EU market and the Baltic region is no exception. After analysing the logistics and transport sectors of the Baltic States and the Baltic ports, the already-mentioned CMG company has decided to open a representative office in Lithuania. This shows that China finds Lithuania and the Baltic region attractive in the development of the Belt and Road initiative.

What, in your opinion, makes the route through Lithuania and the port of Klaipėda most appropriate for the development of One Belt One Road to Europe?

The port of Klaipėda is a modern and fastest-developing port in the Baltic region with the largest development opportunities and, together with the Lithuanian Railways, it can offer the best freight conditions in the Baltic Sea region. This is also illustrated by the stable growth of the port's freight volumes, increasing on average by 7 per cent every year for the last 20 years. Billions of investments into the port's infrastructure enabled Klaipėda to become the largest port in the Baltic States. China is seeking to diversify its cargo flows and increase freight forwarding by rail. Lithuanian Railways can not only offer competitive prices for cargo transportation to the port of Klaipėda, but also fast and efficient border and customs procedures. As the train crosses the border between Belarus and Lithuania (eastern EU border with the CIS), all customs procedures take place only 30 minutes and the cargo continues to the port of Klaipėda on the same wide-gauge rail line. From Klaipėda it takes only 13 hours to Sweden, 19 – to Denmark, 24 – to Finland and less than two days to the port of Hamburg.

Other countries of the Baltic Sea may have their own arguments. What cargo flow tendencies have you noticed while communicating with Chinese business and state representatives?

The fast-growing flows of Chinese cargo are attractive to the Baltics, the Balkans and Western Europe. Chinese partners traditionally value long-term cooperation perspectives, considering the majority of factors: the country's perspectives for economic development, political stability and the status quo of the bilateral relations. That is why the role of the Lithuanian government and specific ministries is crucial in the development of economic relations with China. Lithuania and China share friendly ties and that, with no doubt, is a positive factor in the dynamics of our economic relations.

In *The New Silk Road. China Meets Europe in the Baltic Sea Region*, published by World Scientific in 2017, the article of the authors from the Lithuanian Vytautas Magnus University features statistics of the goods' flows in the Northern and Baltic states from and to China, which don't look very much impressive. What are the latest tendencies to invigorate that movement?

In truth, so far the majority of cargo from China reaches Europe by sea. However, keeping in mind that railway transport is three times faster and, compared with the air transport, four times cheaper, this logistics sector is quickly growing. The demand for rail cargo transportation between China and the EU is quickly increasing. In 2016 the number of trains from China to the EU was 1 700, while the number of expected freight trains from China was already 2 500. Meanwhile, after 2020 the cargo flow by land from China is expected to constitute 5 000 trains every year. Although currently the majority of trains cross the EU border along Brest in Belarus, significantly increasing cargo flows may need additional routes. We aim to direct these additional cargo flows through the port of Klaipėda and Šeštokai. So far we notice a strong imbalance of cargo flows with three trains from China against only one train from the EU to China. However, this imbalance should be reduced in the future. China is increasing economic growth by promoting internal consumption, Shanghai is even hosting an exhibition for import promotion and Lithuanian companies are also planning to be there.

丝绸之路
SILK ROAD

Belt and Road provides something that countries desperately want – financing for infrastructure. But when it comes to this type of lending, there can be too much of a good thing.

John Hurley, one of the report's authors and a Visiting Fellow at the Center for Global Development

The competition for cargo is also fuelled by the Belarusian and Chinese joint Great Stone Industrial Park, developed in Belarus, which will soon start production and intensive exports to Europe and other regions of the world. Where will these new cargo routes lie, joining the lines of the One Belt One Road? What will it depend on: infrastructure, country's stability and reliability, or the efforts of smart logistics experts and lobbyists?

The project of the Great Stone Industrial Park has been developing for already several years and the future will show the volumes of the generated cargo. The neighbouring Belarusians are well aware of the possibilities and advantages of both the Lithuanian Railways, which is developing the joint project of the *Viking* container train with Belarus, as well as our carriers and logistic companies. We are ready to ensure the transportation of both cargo for the Great Stone industrial park and the ready-made production to Europe or China. Every year representatives of Lithuanian business and government participate at the Belarusian Transport Week and the international exhibition in Minsk, as well as the separate Lithuanian-Belarusian Transport Forum. In recent years a large share of the discussions at these events revolve namely around the industrial park, being developed near Minsk, and the initiatives of increasing the cargo flow through Lithuania. Both Belarusian and Chinese companies developing the Great Stone Industrial Park agree that the safest, fastest and cheapest route for their cargo is through the port of Klaipėda.

How is the Lithuanian logistics business and the port of Klaipėda, sitting on the way of the One Belt One Road initiative, participate in the China+16 project of the central and Eastern Europe?

The main discussion during the 16+1 Cooperation meeting, which took place in Budapest in November 2017, revolved around the Chinese Belt and Road initiative of the New Silk Road. The meeting was attended by the Lithuanian Prime Minister Saulius Skvernelis, who discussed the cooperation opportunities in the field of transport during a bilateral meeting with the Chinese Prime Minister Li Keqiang. During the 16+1 Cooperation meeting in Budapest Lithuania and China signed a memorandum between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the People's Republic of China regarding cooperation according to the initiative of the Silk Road economic belt and the 21st c. Maritime Silk Road. By signing this memorandum, Lithuania is hoping for a successful transit of Chinese goods and services through the Lithuanian territory and the port of Klaipėda.

As I have already mentioned, with our well-developed transport infrastructure and excellent service sector, Lithuania can successfully join the Chinese and EU markets, as well as become a strategic partner of the One Belt One Road initiative. Lithuania is a reliable partner, offering an opportunity to use the entire transport and logistics infrastructure, which may benefit China in searching for new and expanding current business niches in Scandinavia, Western Europe and the neighbouring Eastern European states.

Thank you for your thoughts.

Interviewed by Zita Tallat-Kelpšaitė

■

立陶宛可能会成为可靠的战略合作伙伴

新丝绸之路的“一带一路”倡议已成为世界各地国际论坛和会议数年来的一个重要议题。讨论的特点往往相当矛盾。我们邀请了担任立陶宛共和国外交部能源安全政策和运输战略大使的外交官 Kęstutis KUDZMANAS，他也已经担任立陶宛共和国驻阿塞拜疆和土耳其大使，我们邀请他分享他对这个话题的见解。

阁下，在南京会议上，您已经就“立陶宛物流业和克莱佩达港作为一带一路的组成部分”的主题做了介绍。谁是您演讲的听众 —— 整个亚洲市场，或者只有中国？

新丝绸之路中国“一带一路”倡议的概念涉及65个国家。来自几十个国家的代表参加了这次会议，代表了物流链各个部分，中国和西欧的港口以及铁路、生产商和政府代表。我的目标是通过立陶宛交通基础设施向中国代表和其他与会者代表提供通过克莱佩达港运输过境货物的优势。波罗的海国家和其他欧洲国家的港口竞争，以吸引中国货物快速增长流入ES，因此这类会议不仅吸引了来自中国，还有中亚以及欧盟国家的关注。

您作为新丝绸之路的发起者和主要实施者向中国发出了什么样的立陶宛信息？

全球经济条件对提高国家的知名度，形成其有吸引力的形象和适当介绍我们的成就至关重要。我们需要一直这样做，因为如果我们放松并失去我们的知名度，我们的竞争对手很快就会获得这种利基。立陶宛运输和物流业的优势已为我们在中国的合作伙伴所熟知，例如中国外运，Camce 运输，招商局集团，CRCT，成都CDIRS等公司。克莱佩达港、立陶宛铁路和立陶宛共和国交通部也在这方面做出了很大的努力。立陶宛已投资数十亿欧元用于发展交通基础设施，我们拥有国际机场、多式联运码头和克莱佩达快速发展的港口。立陶宛铁路的优势在于，我们既有通往克莱佩达的宽轨铁路，也有通过舍什托凯的标准欧洲轨道。我们已准备就绪，旨在通过克莱佩达和塞斯托凯将中国的集装箱业务吸引到西欧和斯堪的纳维亚，并回到中国。立陶宛给中国公司带来更多吸引力的是立陶宛自由经济区的有效运作。在波罗的海铁路项目实施后，维尔纽斯和考纳斯的多式联运码头将有助于中国货物在南北方向的有效分配。

立陶宛还提供中国金融科技服务，以及高科技和生命科学领域的合作。

中方的回应是什么？

中国公司正积极在整个欧盟市场运营，波罗的海地区也不例外。在分析了波罗的海国家和波罗的海港口的物流和运输部门后，已经提到的CMG公司决定在立陶宛设立代表处。这表明中国认识到立陶宛和波罗的海地区在发展“一带一路”倡议方面具有吸引力。

您认为是什么使通过立陶宛的路线和克莱佩达港口最适合发展到欧洲的“一带一路？”

克莱佩达港是波罗的海地区现代化发展最快的港口，拥有最大的发展机会，与立陶宛铁路一起，它可以为波罗的海地区提供最好的货运条件。港口货运量稳步增长也证明了这一点，过去20年来，每年平均增长7%。数十亿港元的基础设施投资使克莱佩达成为波罗的海国家中最大的港口。中国正在寻求货运多样化并通过铁路增加货运量。立陶宛铁路不仅可以为克莱佩达港提供有竞争力的货物运输价格，而且还可以提供快速高效的边境和海关手续。由于列车穿越白俄罗斯与立陶宛之间的边界（与独联体国家的东欧边界），所有海关手续只需30分钟，货物在同一条宽轨铁路线上继续前往克莱佩达港口。从克莱佩达只需要13小时到瑞典，19小时到丹麦，24小时到芬兰，不到两天到汉堡港。

波罗的海的其他国家可能有自己的观点。在与中国企业和国家代表沟通时，您注意到了哪些货运流向？

中国货物的快速增长对波罗的海、巴尔干和西欧具有吸引力。考虑到大多数因素：中国的经济发展前景，政治稳定和双边关系的现状，中国合作伙伴传统上重视长期合作观点。这就是为什么立陶宛政府和具体部委的作用对于发展与中国的经济关系至关重要。立陶宛和中国有着友好的关系，毫无疑问，这是我们经济关系动态的一个积极因素。

谈谈新的丝绸之路。中国在波罗的海地区遇到欧洲，2017年由世界科学出版社发表，来自立陶宛Vytautas Magnus大学的作者文章，详细介绍了北方和波罗的海诸国国内往来中国的货物流量情况令人印象深刻。激励这一运动的最新趋势是什么？

事实上，到目前为止，大部分中国货物都是通过海运抵达欧洲的。但是，要记住铁路运输快三倍，与航空运输相比，便宜四倍，这个物流部门正在迅速增长。中国和欧盟之间对铁路货物运输的需求正在迅速增加。 2016年，中国至欧盟的列车数量为1 700列次，预计中国的货运列车数量已达2 500列次。同时，预计到2020年，中国陆路货物流量每年将达到5 000列次。虽然目前大部分列车都通过白俄罗斯布列斯特沿线的欧盟边界，但货物流量的大幅增加可能需要额外的路线。我们的目标是引导这些额外的货物流经克莱佩达和塞斯托凯港。到目前为止，我们注意到中国的三列火车与仅有一列从欧盟到中国的列车之间的货物流动严重不平衡。但是，这种不平衡在未来应该会减少。中国通过促进国内消费来推动经济增长，上海甚至举办了一个促进进口展览会，立陶宛公司也计划在那里举办展览会。

白俄罗斯以及和白俄罗斯与中国联合共同发展的白俄罗斯和大石业工业园也将推动货物竞争，白俄罗斯将很快开始生产和集中向欧洲和世界其他地区出口产品。这些新的货运路线在哪里加入“一带一路”的路线？这取决于：基础设施，国家的稳定性和可靠性，还是智能物流专家和说客的努力？

大石工业园区的项目已经发展了好几年，未来将展示所生产的货物数量。邻国白俄罗斯人深知立陶宛铁路的可能性和优势，立陶宛铁路正在开发维京集装箱列车与白俄罗斯的联合项目，以及我们的运营商和物流公司。我们准备确保将大石工业园区的货物和现成的生产的货物运输到欧洲或中国。每年，立陶宛企业和政府代表都参加白俄罗斯运输周和明斯克国际展览会，以及独立的立陶宛 - 白俄罗斯运输论坛。近年来，这些活动的大部分讨论围绕明斯克附近开发的工业园区和增加通过立陶宛的货物流量的倡议展开。白俄罗斯和中国开发大石工业园区公司同意，他们的货物最安全、最快和最便宜的路线是通过克莱佩达港。

丝绸之路 SILK ROAD

Turkey and China should accelerate strategic alignment and strengthen cooperation in various fields, which will benefit both the region and world. Two countries could bring their respective potential into full play through joint efforts to step up economic and trade cooperation.
We welcomed more Chinese enterprises to invest and prosper business there and also need to deepen cooperation in anti-terrorism.

Recep Tayyip Erdogan, President of Turkey

立陶宛物流业务和位于“一带一路”倡议之路的克莱佩达港口如何参与中欧和东欧的中国+16项目？

2017年11月在布达佩斯举行的16 + 1合作会议期间的主要讨论围绕新丝绸之路的中国一带一路倡议。立陶宛总理Saulius Skvernelis出席了会议，他在与中国总理李克强的双边会晤中讨论了交通领域的合作机会。在布达佩斯举行的16 + 1会议合作期间，立陶宛和中国签署了立陶宛共和国政府和中华人民共和国政府关于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路倡议的合作备忘录。通过签署这份备忘录，立陶宛希望通过立陶宛领土和克莱佩达港成功转运中国货物和服务。

正如我已经提到的，凭借我们发达的交通基础设施和优质的部门服务，立陶宛可以成功加入中国和欧盟市场，并成为“一带一路”倡议的战略合作伙伴。立陶宛是一个可靠的合作伙伴，为整个运输和物流基础设施提供了一个机会，这可能有利于中国在斯堪的纳维亚、西欧和邻近的东欧国家寻找新的和不断扩大的当前商业领域。

谢谢您提供思想。

Zita Tallat-Kelpšaitė采访 ■

EUROMONITOR INTERNATIONAL

ON A GLOBAL LEVEL, THE MAIN EVENT WAS WHAT DID NOT HAPPEN

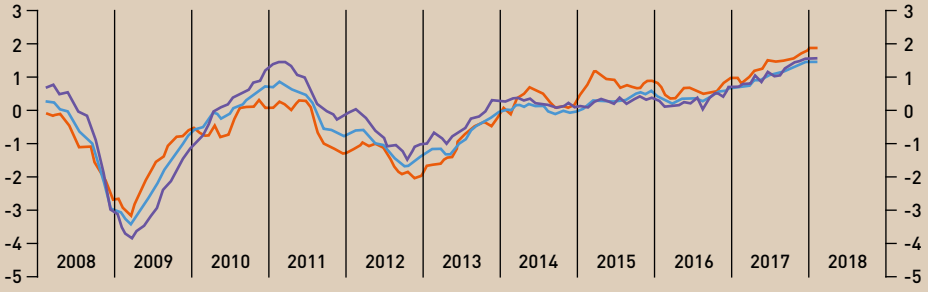
Brexit continues to raise numerous questions for European and global business. Therefore, it's no surprise that various presenters still bring it to the majority of international events and discussions.
How is business adapting or trying to adapt to the new conditions? What challenges are waiting ahead? Will the divorce of the UK and EU redraw the international transport corridors, routes and change the tendencies of goods movement in logistic chains?
These and similar issues worry business and related structures.
We asked Daniel SOLOMON, an expert of International Euromonitor and a partner of *JŪRA MOPE SEA* magazine, to share his insights.

Daniel Solomon is responsible for macro-economic modelling and analysis. His areas of expertise include business cycles, financial markets and the macroeconomy, dynamic general equilibrium models and applied macro econometrics. Daniel holds a Master of Science in Management/Finance from Queen's University – Queen's School of Business, Canada, a Master of Arts in Economics from McGill University, Canada and a Ph.D. in Economics from the Université de Montréal, Canada.
https://lt.linkedin.com/in/bernarddanielsolomon

How will Brexit affect business? What challenges are waiting for business?

Brexit will mostly affect the UK economy and companies that have a strong presence in the UK. Even then, for UK exporters, the extra costs due to extra tariffs or barriers in trading with the EU are likely to be heavily offset by further depreciation of the British pound. In the domestic UK market, sales for different consumer goods categories could decline by 1.5–4.5 % in real terms if no trade deal is reached. For companies that do not have a major presence in the UK market, the impact of Brexit is minor.

Eurozone Confidence Indices



Sources: Euromonitor International from the European Comission
Note: Values above 0 indicate confidence above long-term historic average

Which of the last year's decisions/events were crucial for the European and global economy?

The key event for Europe last year was the victory of the strongly pro-EU Emanuel Macron in the French presidential elections. This eliminated the risks of France exiting the EU and the Eurozone over the next five years, and has set up a strong basis for further measures to reinforce the EU through a European Monetary Fund and a partial fiscal union. There are two key remaining problems on the horizon for the EU over 2018–2019:

- Dealing with a weak Italian economy and government. Italy leaving the Eurozone is highly unlikely at this point, but even in the best case scenario Italy will get a very fragile coalition government and an economy with big structural problems.
- Resolving political governance disputes with Eastern European countries such as Hungary and Poland and their illiberal democracies. Given the importance of good governance to the mission of the EU, this could ultimately fracture the EU if not handled properly.

On a global level, the main event was what did not happen: the US President Trump did not destroy the existing global geopolitical order. NATO is still alive with US backing, US-China relations have stayed reasonable, though recent US tariffs could provoke a limited trade war, and global growth accelerated despite the initial concerns about Trump's policies.

Some experts forecast a crisis in 2018, which will be even stronger than previous ones. Should we really be afraid of that and wait for the upcoming crisis?

A global crisis is possible in any given year, but it is unlikely in 2018. The global economy has strengthened since 2016, especially the Eurozone. China remains vulnerable due to high debt levels, but the debt burden has stabilised in 2017 and the Chinese government has a lot of fiscal space for bailouts in case of a banking crisis.

The Korean situation is a big wild card. A war would push the Asia-Pacific economy into a crisis with significant global spill-overs. However, given the prohibitive costs to North Korea and the US' Asian allies, such a scenario isn't probable: we assign it a 2–7 % probability in 2018.

In our current outlook the top 3 risks to the global economy in 2018 are the following: a stronger than expected stagnation in advanced economies' productivity growth, accompanied by a stock market correction and greater protectionism, a slowdown in emerging markets and China's hard landing. Any one of these scenarios would reduce the annual global GDP growth by 1–1.5 % over the next 3 years. Each of these scenarios has a probability of around 5–15 % in 2018 in our global outlook.

Thank you for your insights. ■

7TH BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2018

INTERNATIONAL HOTEL CASINO & TOWER SUITES, VARNA, BULGARIA
MONDAY 21 TO WEDNESDAY 23 MAY 2018

Follow us on: LinkedIn

facebook

Associate Member IAPH

HOSTED BY

BULGARIAN PORTS INFRASTRUCTURE Co.

SPONSORED BY

OFFICIAL CARRIER Bulgaria Air

• Technical Site Visit • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates •
• 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. **Anguel Zabourtov**
   Director General, Bulgarian Ports Infrastructure Company, Bulgaria
2. **Cosmin Cârstea**
   Managing Director, DP World Constanta, Romania
3. **Marian Tanase**
   Deputy General Manager, Constanta Port Administration, Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime S.A. Constanta, Romania
4. **Bilgehan Kuey**
   Chief Executive Officer, Borusan Port (Borusan Lojistik), Turkey
5. **Roy Van Eijsden**
   Director Maritime Advisory, WSP Parsons Brinckerhoff, United Kingdom
6. **Nishal Sooredoo**
   Principal Consultant, Royal HaskoningDHV, United Kingdom
7. **Anup Rajan**
   Country & Sales Manager, Maersk Bulgaria Ltd, Bulgaria
8. **Mihai Petre**
   ACCA, CCF, Senior Manager, Customs and Global Trade, Deloitte Tax SRL, Romania
9. **Igor Nodelchenko**
   Area Sales Manager, Liebherr, Germany
10. **Rainer Marian**
    EMEA Big Truck Director, Hyster-Yale Group, United Kingdom

HIGHLIGHTED TOPICS

- Black Sea – The Economy, The Opportunities, The Challenges and The Growth
- The potential of the Danube and the Black Sea in connecting European trade markets
- One Belt – One Road initiative in achieving economic stability, growth and prosperity
- One Belt – One Road. Redefining port operations in improving regional
- Port investment and port development/expansion opportunities in the Black Sea region in coping with container traffic demands and optimising cargo delivery process
- Maximising financial and economic value through Public Private Partnerships
- Black Sea supply chain spectrum – Innovations in facilitating regional and international trade
- A perspective on container, transhipment and supply chain activities in the Black Sea
- Exploring port technologies, automation and blockchain implementation in improving port efficiency
- Container handling technologies that minimise operational costs
- Revolutionising port operations - A time for change in meeting global economy demands
- Improving port operations and creating a regional transport hub in promoting healthy competition

For more Information or to Register
Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com Follow us on:

Connecting Global Competence

Messe München

All ways. The right place.

BOOK YOUR STAND NOW!

tlc transport logistic CHINA

asia's leading exhibition

May 16–18, 2018

Shanghai New International Expo Centre

» www.transportlogistic-china.com

在全球层面上，大事件是没有发生的事件

英国脱欧继续为欧洲和全球业务提出许多问题。因此，各种主持人仍然将其带入大多数国际活动和讨论中，这并不令人惊讶。
企业如何适应或尝试适应新情况？未来有哪些挑战？英国和欧盟的“离婚”是否会重新绘制国际运输走廊，路线，以及改变物流链中货物运输的趋势？这些以及类似的问题都会影响业务和相关结构。
我们咨询了International Euromonitor专家，JŪRA MOPE SEA杂志的合作伙伴Daniel Solomon先生，以分享他的见解。

Daniel Solomon先生负责宏观经济建模和分析。他的专长领域包括商业周期、金融市场和宏观经济，动态一般均衡模型和应用宏观计量经济学。 Daniel拥有加拿大皇后大学管理/金融硕士学位，加拿大麦吉尔大学经济学硕士学位和加拿大蒙特利尔大学的经济学博士学位。

https://lt.linkedin.com/in/bernarddanielsolomon

EUROMONITOR INTERNATIONAL

英国脱欧将如何影响企业？商业等待着什么样的挑战？

脱欧将主要影响英国经济和在英国有强大影响力的公司。即便如此，对于英国出口商而言，由于额外关税或与欧盟贸易壁垒的产生的额外成本很可能会被英镑进一步贬值所抵消。在英国国内市场，如果不达成贸易协议，不同消费品类别的销售额可能实际下降1.5-4.5%。对于在英国市场上没有重要影响力的公司来说，英国脱欧的影响很小。

去年的哪些决定/事件对欧洲和全球经济至关重要？

欧洲去年的关键事件是强烈支持欧盟伊曼纽尔·马克龙在法国总统选举中的胜利。这消除了法国在未来五年退出欧盟和欧元区的风险，并为通过欧洲货币基金组织和部分财政联盟进一步加强欧盟措施奠定了坚实的基础。 2018-2019年欧盟的两个关键剩余问题即将出台：

- 处理意大利经济和政府疲软的问题。此时意大利离开欧元区的可能性很小，但即使在最好的情况下，意大利也会得到一个非常脆弱的联合政府和一个结构性问题严重的经济体。
- 解决与匈牙利、波兰等东欧国家及其非民主国家的政治治理争端。鉴于善政对欧盟使命的重要性，如果处理不当，最终可能会破坏欧盟。

在全球层面上，大事件是没有发生的事件：美国总统特朗普没有破坏现有的全球地缘政治秩序。北约在美国的支持下依然存在，美中关系保持合理，尽管近期美国关税可能会引发有限的贸易战，尽管最初担忧特朗普的政策，但全球经济增长加速。

一些专家预测，2018年的危机将比以前更强烈。我们真的应该害怕这个，等待即将到来的危机吗？

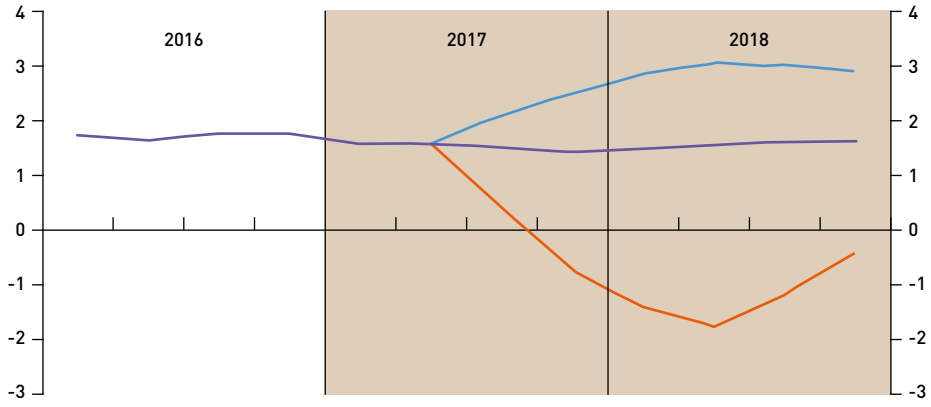
全球危机在任何一年都有可能发生，但2018年不太可能，2016年以来全球经济增强，尤其是欧元区。由于债务水平高，中国依然脆弱，但债务负担在2017年稳定下来，中国政府面对银行危机情况拥有大量财政救助空间。

韩国的情况是一个很大的通配符。一场战争将会推动亚太经济陷入全球性溢出的危机。但是，考虑到朝鲜和美国亚洲盟友的高昂成本，这种情况不太可能发生：我们在2018年将其分配2-7%的概率。

在我们目前的展望中，2018年全球经济面临的前三大风险如下：先进经济体生产率增长停滞不前，伴随着股市回调和更大的保护主义，新兴市场放缓和中国硬着陆。任何一种情况都会使未来三年全球GDP年增长率降低1-1.5%。在我们的全球展望中，这些情景中每一个在2018年都有5-15%的概率。

感谢您的见解。 ■

Eurozone Real GPD Growth Forecast



Sources: Euromonitor International Macro Model

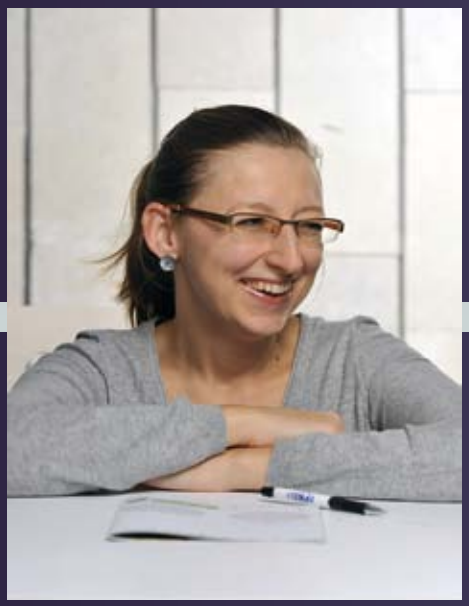
丝绸之路 SILK ROAD

For those in the less developed community, our greatest task is to raise our aspirations to meet those of the people living in the countries that are still in need of many more investments for development. The Belt and Road initiative is most remarkable for just the size of the aspiration.

Jim Yong Kim, President of the World Bank

Baltic-Nordic Countries and China: Trends in Trade and Investment

Jonė Kalendienė



The Chinese "One Belt, One Road" initiative seems to be very promising for Asian and European countries that are on the New Silk Road. For many businesses the Initiative opens new opportunities, access to finance or new customers, especially in smaller and less developed countries. Baltic-Nordic region is also a part of the "One Belt, One Road" initiative, which connects it to China via the New Silk Road or the Artic Road. But the economic relations so far between the parts were not very sound.

Dr Jonė Kalendienė is an associate professor at Vytautas Magnus University (Lithuania) and head of the Department of Economics. She used to work as an economist at the Bank of Lithuania, Macroeconomic Analysis and Forecasting Division. Together with partners from various universities in Europe and China Jonė was enrolled in the project "The New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region". At the moment she is involved in the scientific-research project "China-Europe: China's Belt and Road Initiative and the Baltic Sea Region" that is coordinated by BMI and Chinese Academy of Social Science.

Investment trends

The fast growth of the Chinese economy, its rapid industrial development and increasing foreign trade made China one of the most attractive destinations for foreign investment. On the other hand, the word had experienced the vast Chinese expansion in FDI. Since the end of 2014 China is one of top 3 investors in the world. But recent data of 2017 indicates that China's outward FDI fell by over 40 % in a year. That was mainly due to China's Government policies towards greater control of foreign investment as a part of tools against destabilizing capital outflows. However, the Economist Intelligence Unit forecasts China's ODI flows coming back to the previous level in three years.

Chinese FDI stock is mostly concentrated in Asia. European Union gets only 8%. And so the global share of the Chinese investments in Nordic and Baltic countries is even smaller. Despite the recorded slowdown, China's investments in Europe continue to grow. They increased by 56 % in 2017 on a year-on-year basis. But it dropped by 37 % in Baltic and Nordic countries. However, China's investments into Baltic and Nordic countries are more accidental than trendy. There are few big investment projects recorded every 2–3 years in each of the country that in general make China's outward FDI in the Region very volatile and vulnerable.

China's inward investment flows from Denmark, Sweden, Norway and Finland are higher that China's outward investment to these countries both in nominal and per capita basis. It suggests that from Nordic perspective Chinese market is more important as an economy to place the investment than a possible investor and partner for development. Nordic investors change their attitude and purpose of investing in China. It is closely related with government policies and orientation. China used to be a cheap labour country with an exports-oriented market. Thus, most of the Nordic investment is focused on manufacturing. Recently Chinese government introduced plans for technological upgrading and drives the economy towards domestic consumption that makes Nordic investments increase once again and to change the industrial orientation.

丝绸之路
SILK ROAD

We are ready to share practices of development with other countries ... what we hope to achieve is a new model of win-win cooperation.
Xi Jinping, President of China

China is a minor investment partner for all three Baltic countries. The FDI flows from the Baltics to China are very scattered and do not show any clear trends. In most cases the investments are incidental. These countries are more likely to be recipients than donors in investment partnership with China.

Trading trends

China is also one of the major countries in global trade that promoted export-led economic growth since its fast expansion in 2002–2003. But recent data shows a slow-down. Starting from 2015 the relative size of Chinese exports (export/GDP ratio) has a slightly decreasing trend. That suggests that China's economic development is concentrated on domestic market more than on foreign markets. That slows down the entire global trade.

From foreign trade perspective China's role in the Baltic-Nordic Region is not very large. China's export market share remains stable at about 6 % (about 3 % in the Baltic countries and 6–7 % in Nordic countries). The most of China's exports to Nordic and Baltic countries is electrical and non-electrical machinery and equipment. They contribute to about 1/3 of Chinese exports into the Region and most of it goes to Norway and Finland. However, the demand for imports of these goods has a slightly decreasing trend. China has the biggest export market share in low-tech industries: textile, toys, furniture. This suggests that cheap labour force is still the main competitive advantage of Chinese exporters in the region.

On the other hand exporters from Baltic and Nordic countries are not competitive in Chinese market. Their export market share is small (about 0.8 %). That is partially natural since these countries have comparatively small economies. But in nominal terms the export form Baltic and Nordic countries to China shows no growth since 2010. It can be considered as a loss of exporters from the region especially knowing that the foreign demand was increasing as the domestic market and consumption in China went up during the same period. However, the importance of imports from Nordic and Baltic countries is much higher in particular sectors in China. Half of the imports from Nordic and Baltic countries (55 % on average) consists of fur and artificial fur manufacturers. All the fur imports come from two countries – Denmark and Finland. The other is pulp and paper industry, where imports from Nordic and Baltic countries (mainly Finland and Sweden) make 14 % of total imports in this industry in China.

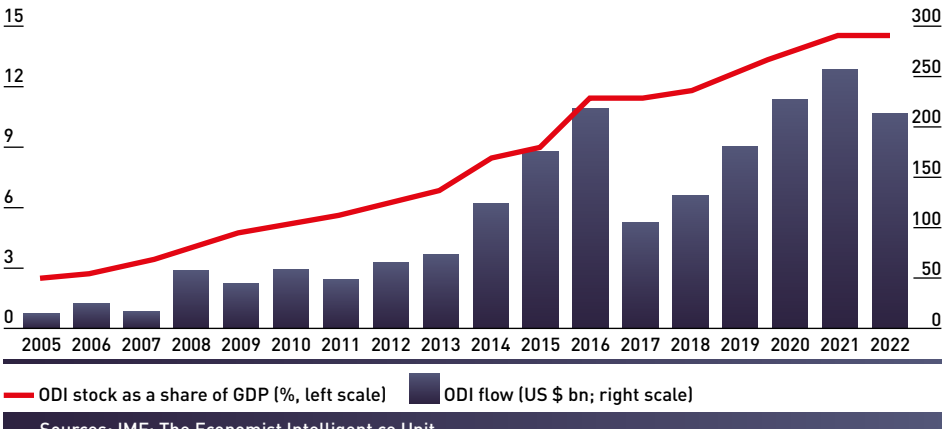
Conclusions

One of the greatest threats for Nordic and Baltic countries while trading with China is the huge imbalance. The average exports to imports ratio in Nordic and Baltic countries is about 40 %. It is higher in Nordic countries and much lower in Baltic countries. The exports to imports ratio is highest in Sweden (about 80 %) and smallest in Estonia (about 13 %). This means that imports from China in the region are much higher than exports. Nordic and Baltic countries are unable to sell in China's domestic market, but they import many of the goods from there. European companies don't care much about any investments into transport to make the connection between China and Baltic-Nordic region faster. And transportation companies don't get enough profits from one direction flows.

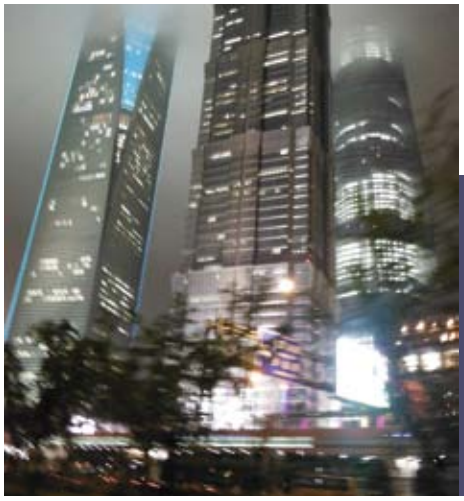
Looking from the payment balance point of view in the Baltic countries and Norway the imbalances in goods trade are partially compensated by positive inflows of investments from China. China's investment inflow in the Baltic countries and Norway overstates the outflow at a high rate. But this is not the case in the other three Nordic countries: Sweden, Denmark and Finland. The net flows from these three Nordic countries to China are negative, suggesting that countries should generate positive net flows from other trading and investment partners.

The other threat is the EU policy towards China's economic initiatives, which still remains unclear. On one hand, financial flows from China could generate multiplication effect on European economies. But on the other hand, it imposes much of the risks related to ownership of strategically important transportation, financial and other hubs. That brings much doubt about the total effect of "One Belt, One Road Initiative" on the Baltic and Nordic economies, as well as the European economy. Nevertheless, the "One Belt, One Road" initiative increases the attractiveness of the Baltic region for Chinese investments. And this could be very helpful for companies in transport, communication, financial and other businesses. ■

China's ODI forecast (balance-of-payments basis)



Sources: IMF; The Economist Intelligent ce Unit.



罗海北国和波的-欧家中国贸和资势：易投趋

中国的“一带一路”倡议似乎对新丝绸之路上的亚洲和欧洲国家非常有前景。对于许多企业来说，倡议会为小型和较低发达国家开辟新的机会、融资渠道或新客户。波罗的海北欧地区也是“一带一路”倡议的一部分，通过新丝绸之路或北极之路将其连接到中国。但是这两个部分之间的经济关系并不十分稳固。

Jonė Kalendienė

Jonė Kalendienė 博士是 Vytautas Magnus大学（立陶宛）的副教授和经济系主任。她曾在Lietuvos Bankas，宏观经济分析和预测部门担任经济学家。 Jonė与来自欧洲和中国各大学的合作伙伴一起参加了“新丝绸之路：中国在波罗的海地区会见欧洲”项目。目前，她参与了由BMI和中国社会科学院协调的科研项目“中国 - 欧洲：中国一带一路倡议和波罗的海地区”。

投资趋势

中国经济的快速增长，工业的快速发展和对外贸易的增加，使中国成为外商投资最具吸引力的目的地之一。另一方面，这个词经历了中国在FDI方面的巨大扩张。自2014年底以来，中国是全球前三名投资者之一。但最近2017年的数据显示，中国对外直接投资同比增长下跌超过40%。这主要是由于中国政府的政策是加大对外商投资的控制力度，以此作为防止资本流出不稳定的手段之一。然而，经济学人信息部预测中国的对外直接投资流量将在三年内回到上一个水平。

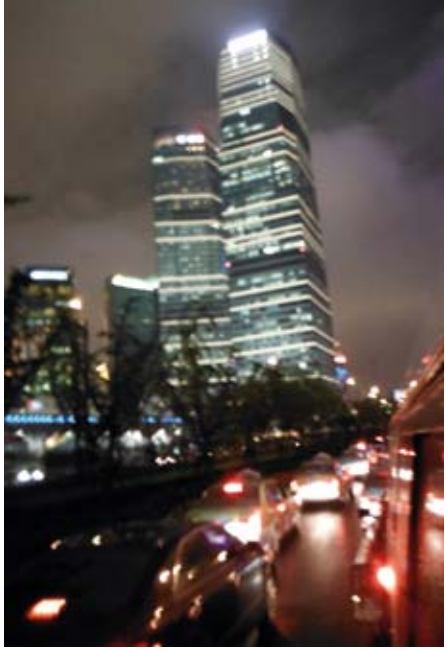
中国的FDI存量主要集中在亚洲，欧盟只得到8%。因此，中国在北欧和波罗的海国家投资的全球份额甚至更小。尽管经济增长放缓，但中国在欧洲的投资仍在继续增长， 2017年同比增长56%。但波罗的海和北欧国家的这一比例为37%。然而，中国在波罗的海和北欧国家的投资比时尚更具意义。每个国家每2 - 3年记录一些大型投资项目，这些项目总体上使中国在该地区的对外直接投资非常不稳定和脆弱。

来自丹麦、瑞典、挪威和芬兰的外国对中国的投资流量，在名义和人均上都高于中国对这些国家的对外投资。它表明，从北欧角度来看，中国市场作为投资的经济体比作为可能的投资者和发展伙伴更重要。北欧投资者改变他们在中国投资的态度和目的，这与政府的政策和方向密切相关。中国曾经是一个廉价劳动力国家，市场以出口为导向。所以，大部分北欧投资都集中在制造业。最近中国政府出台了技术升级计划，并将经济导向国内消费，使北欧投资再次增加，并改变产业定位。

中国是所有三个波罗的海国家的小投资伙伴。从波罗的海到中国的FDI流量非常分散，没有明显的趋势。在大多数情况下，投资是偶然的。在与中国的投资合作伙伴关系中，这些国家比捐赠者更有可能成为受援国。

贸易趋势

自2002 - 2003年快速扩张以来，中国也是推动出口导向型经济增长的全球贸易主要国家之一。但最近的数据显示减速。从2015年开始，中国出口（出口/国内生产总值比）的相对规模略有下降趋势。这表明在中国的经济发展中相比国外市场更集中于国内市场。这减缓了整个全球贸易。



从外贸角度看，中国在波罗的海北欧地区的作用并不大。中国的出口市场份额保持稳定在6%左右（波罗的海国家约为3%，北欧国家约占6-7%）。中国向北欧和波罗的海国家出口的大部分是电力和非电力机械设备，他们贡献了中国对该地区大约三分之一的出口，其中大部分出口到挪威和芬兰。然而，该地区对这些商品的进口需求略有下降。中国在低科技行业的出口市场份额最大：纺织品、玩具和家具。这表明廉价劳动力仍然是中国出口商在本地区的主要竞争优势。

另一方面，波罗的海和北欧国家的出口商在中国市场上并不具有竞争力，他们的出口市场份额很小（约0.8%）。这部分是自然的，因为这些国家的经济规模相对较小。但从名义上看，波罗的海和北欧国家对中国的出口自2010年以来没有增长。这可以看作是该地区出口商的损失，尤其是由于中国国内市场和消费同期内外需增加。然而，中国特定行业从北欧和波罗的海国家进口的重要性要高得多。进口毛皮和人造毛皮及其制品的一半来自北欧和波罗的海国家（平均55%），所有的毛皮进口来自两个国家 - 丹麦和芬兰。另一个是纸浆和造纸工业，从北欧和波罗的海国家（主要是芬兰和瑞典）的进口占中国该行业进口总量的14%。

结论

北欧和波罗的海国家在与中国进行贸易时面临的最大威胁之一是巨大的不平衡。北欧和波罗的海国家平均出口与进口比例约为40%，这在北欧国家较高，波罗的海国家较低。瑞典出口与进口比例最高（约80%），爱沙尼亚最低（约13%）。这意味着该地区从中国进口的产品远高于出口。北欧和波罗的海国家无法在中国国内市场销售，但他们从那里进口大量商品。任何加快中国与波罗的海北部地区交通的运输投资都不符合欧洲公司的利益。而从运输公司来看，只有片面的流量并不是那么有利可图。

从波罗的海国家和挪威的国际收支角度看，货物贸易的不平衡部分得益于中国投资的正向流入。中国在波罗的海国家和挪威的投资流入率居高不下，但这不是其他三个北欧国家的情况：瑞典、丹麦和芬兰。从这三个北欧国家流向中国的净流量为负值，表明各国应从其他贸易和投资伙伴中产生正的净流量。

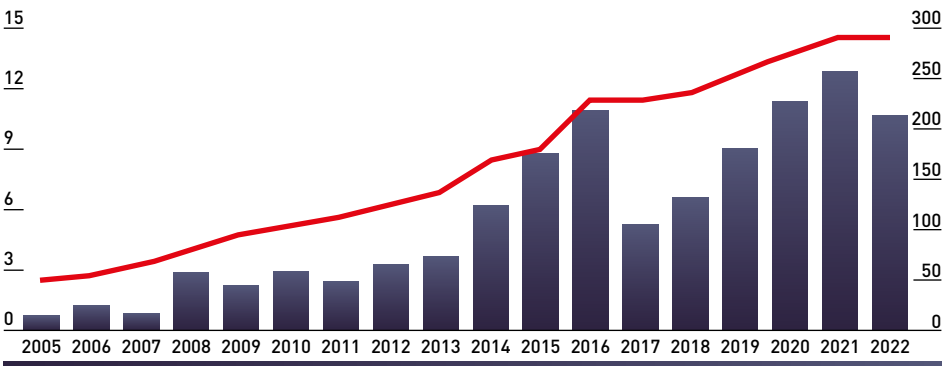
另一个威胁是欧盟对中国经济举措的政策尚不明朗。一方面来自中国的资金流可能会对欧洲经济体产生增殖效应。但另一方面，它带来很多与具有重要战略意义的交通、金融和其他枢纽所有权有关的风险。这让我非常怀疑一带一路倡议对波罗的海和北欧经济以及欧洲经济的总体影响。尽管如此，“一带一路”倡议增加了波罗的海地区对中国投资的吸引。这对于运输、通讯、金融和其他行业的公司可能非常有帮助。 ■

丝绸之路 SILK ROAD

While China's rejuvenation is its aspiration, it also tends to marginalise other powers including the US, Russia, Japan and India. Previously it was just protecting China's interests abroad, but positioning China at the centre stage smacks of acquiring hegemony although Xi said he will not seek hegemony.

Srikanth Kondapalli, Expert of China

China's ODI forecast (balance-of-payments basis)



Sources: IMF; The Economist Intelligent ce Unit.

KLASCO's Experience Earns Client Trust

Vida Bortelienė

Klaipėda's seniors say that the port's landscape is missing ships as two decades ago the port was full of them, often spending weeks at berths. And now, if you notice some sea giant while taking a ferry over the lagoon, enjoy the view while you can, because tomorrow it will be gone! A paradox – the port looks half-empty and the number of ships coming to the port is shrinking, but Klaipėda is still known for the fastest-growing handling levels in the region. Modernisation of the port of Klaipėda hastened the pace and productivity of cargo handling.

AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (Klaipėda Stevedoring Company – KLASCO) remains in the lead of the port's cargo handling and business community for already third decade. The company's stability and high results earn various business awards every year and recently it was awarded by the Lithuanian Confederation of Industrialists as a "Successfully Working Enterprise of 2017".

Head of the company Audrius Pauža noticed that continuous changes of the port's parameters that follow the global shipping trends have created a development system that may be difficult to divide into stages. People simply see a changing landscape of the port becoming more beautiful, increasing its capacity and accepting larger and larger ships.

Although the numbers of internal competitors in various fields keep increasing, KLASCO is also strengthening its capacity and turnover. Head of the company Audrius Pauža states that constant changes of the port's depth and hydrotechnical infrastructure that follow the global shipping tendencies create similar conditions for everyone thus merging them into a united development system that may be difficult to distinguish for observers outside. Clients notice the whole picture, such as handling capacity and vessel throughput, as well thus berth length and the size of the cargo handling lots become not as important. When technical and technological differences between companies shrink to unnoticeable, companies' individual characteristics and expert competencies become the major criteria for competition.

In 2017 KLASCO handled 13.5 million tonnes of cargo, which is 700 thousand tonnes (+6 per cent) more than in 2016. The most popular cargo include bulk fertilisers, metallurgical raw materials, grain and bulk agricultural produce, liquid fertilisers, as well as ro-ro equipment.

According to Mr Pauža, based on the volumes of investments, 2017 was a moderate year, featuring the completion of one development stage and preparations for the next one. 2 million Euros were invested into new technical and technological hardware, as well as renewal of electrical equipment and modernisation of the gate control system, which is now linked to cargo weighing. This helped to increase the throughput of grain vehicles and reduced the amount of trucks at the parking lot near the entrance to the port.

However, KLASCO is up to new challenges, which will come, when the Seaport Authority deepens the shipping channel to 17 metres. The huge warehouses, built on the berth in the northern part of the port will enable to accumulate additional amounts of cargo and fast loading of even larger ships. However, the southern KLASCO complex – the Ferry Terminal on Smeltė peninsula – is also awaiting new investments. In 2017 the handling of DFDS ferries was transferred to a new terminal, thus vacating approximately 50 ha of KLASCO's territory. It should be completely transformed in the next five years. A handling complex, consisting of 3-5 separate multi modal terminals could handle up to 6 million tonnes of cargo every year.

KLASCO also owns KLASCO Towage Assistance towing company. It has 3 latest and most powerful towboats at the port of Klaipėda. The modern fleet is capable of providing mooring assistance to the largest of ships at the port.

"The value of goods handled every year is almost six billion Euros. Cargo owners are inclined to entrust their valuables only to professional companies. That is a difficult, but also pleasant responsibility. You could say that the key to success is the long years of diverse professional experience and attention to the client's needs. Both the port and its individual handling companies are like a living organism, which relies on constant renewal. A consistent investment program enables KLASCO to keep its leading positions not only at the port of Klaipėda, but the entire region." says Mr Pauža. Based on the results of 2017, KLASCO's share at the port of Klaipėda constituted 32 per cent and maintaining the market share of such scale is much more difficult than rising as a smaller company. KLASCO's major partners are Lithuanian industrial companies and grain exporters, Belarusian manufacturers and traders, but the company is building relations with clients from further markets as well. ■

KLASCO的经验赢得客户的信任

Vida Bortelienė

克莱佩达的老年人们说，港口的景观正思念着二十年前充满港口的船只，这些船只往往在停泊数周时间。现在，如果您在泻湖上搭乘渡轮时注意到一些海上“ 巨人“，就尽可能地欣赏风景，因为明天它将会消失！这是一个悖论 —— 港口看起来半空，进入港口的船只数量正在减少，但克莱佩达仍然以该地区增长最快的货运处理水平而闻名。克莱佩达港的现代化加快了货物装卸的速度且提高了生产率。

AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija（Klaipėda装卸公司 - KLASCO）在第三个十年中仍然处于港口货物装卸和商业社区的领先地位。该公司的稳定性和高成绩使其每年都获得各种商业奖项，最近该公司被立陶宛工业家联合会授予“2017年成功企业”称号。

公司负责人Audrius Pauža注意到，遵循全球航运趋势的港口参数的不断变化创造了一个可能难以分阶段的开发体系。人们看到港口不断变化的景观变得更加美丽，增加了其能力并接受了更大的船只。

尽管各领域内部竞争对手的数量不断增加，但KLASCO也在加强其产能和增加营业额。公司负责人Audrius Pauža表示，随着全球航运趋势的不断变化，港口的深度和水力基础设施为每个人创造了类似的条件，从而将它们合并成一个统一的发展系统，这对外部观察者来说可能很难区分。客户注意到整个情况，如处理能力和船舶吞吐量，以及泊位长度和货物处理区的大小变得不那么重要。当公司之间的技术和技术差异缩小到不可察觉的程度时，公司的个人特征和专业能力就成为竞争的主要标准。

2017年，KLASCO处理1350万吨货物，比2016年增加70万吨（+ 6%）。最受流行的货物包括散装肥料、冶金原料、粮食和大宗农产品、液体肥料以及滚装设备。

根据Pauža先生所述，根据投资数量，2017年是温和的一年，其特点是完成了一个发展阶段和下一个发展阶段的准备。 200万欧元投资于新的技术和工艺硬件，以及电气设备的更新和闸门控制系统的现代化，这现在关系到货物称重。这有助于提高粮食车辆的吞吐量，并减少港口入口附近停车场的卡车数量。

然而，当海港管理局将航运通道加深至17米时，KLASCO将面临新的挑战。巨大的仓库建在港口北部的泊位上，可以累积更多的货物并快速装载更大的船只。然而，KLASCO南部综合体 - Smeltė半岛的渡轮码头 - 也在等待新的投资。 2017年，对DFDS渡轮的处理转移到了一个新的码头，从而腾出了约50公顷的KLASCO土地。它应该在未来五年彻底改变。一个由3-5个独立的多模式码头组成的搬运综合体每年可处理多达600万吨的货物。

KLASCO还拥有KLASCO拖船协助拖车公司。其在克莱佩达港有三艘最新最强大的拖船。现代船队能够为港口最大的船舶提供系泊辅助。

“每年处理的货物价值接近60亿欧元，货主们倾向于把他们的贵重物品只交给专业公司，这是一个艰难而又令人愉快的责任，你可以说成功的关键是长期丰富的专业经验和对客户需求的关注。港口及其个体经营公司就像是一个依赖不断更新而活着的有机体，一贯的投资计划使得KLASCO不仅在克莱佩达港，而且在整个地区保持领先地位。”波扎先生说。据2017年统计结果，KLASCO在克莱佩达港的份额占32%，保持这种规模的市场份额要比作为一家小公司的上涨困难得多。 KLASCO的主要合作伙伴是立陶宛工业公司和粮食出口商，白俄罗斯制造商和贸易商，但该公司正在与来自更多市场的客户建立关系。 ■

丝绸之路 SILK ROAD

Infrastructure is essential. A lack of proper transport network was on top of the trade cost list and One Belt, One Road is hugely important in responding to this need.
Roberto Azevedo, Director General of the World Trade Organization

The Port of Klaipėda as a Reliable Direction

In recent years the northernmost ice-free port on the eastern shore of the Baltic Sea with its clear strategic direction has been showing top results in the region according to cargo flows. The seaport of Klaipėda is regarded as a safe, transparent and reliable port, rapidly pacing step in step with latest innovations and being able to guarantee highest quality services, speed and flexible schedules for its partners.

Being the largest and most important transport nod in Lithuania, the port of Klaipėda is the intersection of marine, land and railway routes from East and West. It can offer the shortest land routes to the major industrial regions of the Eastern countries, an easy access to the European Union and Scandinavian markets; the port of Klaipėda also sits on the major shipping lines to the Western European, South-Eastern Asian and American ports – these are the geographic advantages usually highlighted by the port's partners, choosing namely these routes and directions for their cargo and goods.

"The port of Klaipėda is one of the keys to success and the gate to the export markets not only for the region, but the entire Lithuania. The port opens excellent opportunities for regional companies to take advantage of the available geographic location and develop service centres in the region. After all, the port features excellent access to Scandinavia, while these neighbouring states have been relocating their service centres to the cities of their neighbours in order to reduce their costs." spoke Robertas Dargis, President of the Lithuanian Confederation of Industrialists, listing the aspects that make the port of Klaipėda attractive both to Lithuanian and foreign business.

Full speed ahead

"The port instantly envisions business needs, looking for flexible ways to optimise costs and finding fast solutions. The port's operation is the continuation of the major promise, made to the clients of Klaipėda Free Economic Zone (FEZ). In 2017 we were the first in the world to be acknowledged for our advantage in providing opportunities for investors' fast establishment and development." stated Eimantas Kiudulas, Director of the FEZ Management Company.

The cargo turnover achieved at Klaipėda seaport last year was 43.17 million tonnes. According to calculations, one hectare of the port's territory handles about 80 000 tonnes of cargo. The maximum usage level of the port's territory shows that the processes here are particularly rapid, implemented using latest technology. Being aware that time is one of the major factors in freight forwarding, the port's terminals focus huge investments into high-end modern technology.

The increasing dynamics of cargo turnover at the port reaffirm the right strategy and the port's competitiveness.

Focus on innovations

Innovations and creating added value at the port of Klaipėda is an additional factor for increasing the port's cargo handling volumes, increasing efficiency and port development. The port has developed IT technology, which enables to document various procedures fast and with no human resources. The single-window system connects cargo shippers, receivers, carriers, handling companies, regulating state authorities in implementing freight forwarding, handling and control procedures.

The latest inter-port communication systems ensure operative reception of vessels at the port. The simple and transparent vessel and cargo control procedures applied at the port enable to save time and costs.

In turn, the cargo handling companies operating at the port implement latest innovative technology, which not only allows saving time, but also contributes in improving the environmental situation.

Transparent and reliable

"Klaipėda seaport meets all European Union requirements for ports." stated inspectors from the European Commission and European Maritime Safety Administration, visiting Klaipėda state seaport last year. European Union experts conducted a thorough inspection of keeping to safety requirements at the port, the port's infrastructure and superstructure (terminals), as well as whether the Seaport Authority has been implementing its functions, related to safety, appropriately.

"We are a safe, innovative and increasingly environmentally-friendly port, implementing transparent policy. Our partners and contractors

Arvydas Vaitkus, Director General of Klaipėda State Seaport Authority: "We are a safe, innovative and increasingly environmentally-friendly port, implementing transparent policy."

Eimantas Kiudulas, Director of Klaipėda FEZ Management Company: "The port instantly envisions business needs, looking for flexible ways to optimise costs and finding fast solutions."

Robertas Dargis, President of the Lithuanian Confederation of Industrialists: "The port opens excellent opportunities for regional companies to take advantage of the available geographic location and develop service centres in the region."

often list our transparent, clear and understandable operations as our greatest advantages." said Arvydas Vaitkus, Director General of Klaipėda State Seaport Authority.

The partners of the port of Klaipėda often highlight that the port is attractive not only for its convenient geographic location – they pick Klaipėda primarily for the port's transparent and very clear policies. Moreover, both investors and clients appreciate the state's ability to fulfil its obligations.

No time to stop

Klaipėda seaport is making ambitious development plans. The major goal is to make sure that the services provided here meet the highest standards and pace step in step with time. The port of Klaipėda is aiming to be ready to accept all types of vessels, including the largest ships that can enter the Baltic Sea.

"The state has set the goal to develop the port and attract new cargo flows without increasing internal competition at the port – we value our current port users and partners." highlighted A. Vaitkus. The port features high-end terminals, providing highest quality services and able to process all kinds of cargo. As of last year the port of Klaipėda has also started providing LNG bunkering services. The Seaport Authority is constantly investing into the infrastructure, while the business operating at the port – into superstructure, thus creating attractive conditions for the clients.

"We are glad about our close cooperation with the port. Working together we've become the most attractive location for such giants as the General Electric, Philip Morris, Heidelberg or Indorama – the largest PET producer in the world, while Klaipėda FEZ has been established as the most successful free economic zone in the region of the Baltic Sea. We also very appreciate the decision to develop the outer deepwater port. It will enable us to step even further – I believe that we'll become a significant point in the map of the international business and expand the city's possibilities to attract new advanced industrial companies." said E. Kiudulas.

The transport sector takes a significant place in Lithuania, creating approximately 13 % of the state's gross domestic product (GDP). Thus, this sector, including the port of Klaipėda, which generates more than 6 % of Lithuania's GDP, is the state's priority area. ■

克莱佩达港指引可靠的方向

近年来，波罗的海东岸最北端的无冰港以其明确的战略方向，在货物流量方面一直在该地区显示出最佳成果。克莱佩达海港被视为一个安全、透明和可靠的港口，与最新创新步伐的迅速步调一致，并能够保证为合作伙伴提供最优质的服务、速度和灵活的时间表。

作为立陶宛最大也是最重要的运输接点，克莱佩达港口是东西方海洋、陆地和铁路的交汇点。它可以提供通往东部各国主要工业区的最短路线，方便进入欧盟和斯堪的纳维亚市场，克莱佩达港口也坐落在通往西欧、东南亚和美洲港口的主要航运线上——这些港口的合作伙伴通常强调地理优势，即选择货物和这些货物的路线和方向。

"克莱佩达港口是成功的关键之一，它不仅是该地区出口市场的门户，也是整个立陶宛的门户。该港口为区域性公司提供了利用现有地理位置和发展该地区服务中心的绝佳机会。毕竟，港口代表着通向斯堪的纳维亚的绝佳途径，而这些邻国已经搬迁了服务中心到他们的附近城市，以降低成本，"立陶宛工业协会主席Robertas Dargis这样谈到。这在上市方面使得克莱佩达港口对立陶宛和外国的业务都具有吸引力。

全速前进

"港口能够立即理解业务需求，寻找灵活的方式来优化成本并寻找快速解决方案。港口业务是对克莱佩达自由经济区（FEZ）客户的主要承诺的延续。2017年，我们在全球第一个被认可的优势在于为投资者的快速建立和发展提供机会。"FEZ管理公司董事Eimantas Kiudulas表示。

克莱佩达海港去年实现的货物周转量为4317万吨。据计算，港口一公顷的土地处理约8万吨货物。港口地区的最大使用量表明，这里的流程特别迅速，采用最新技术实施。意识到时间是货运的主要因素之一，港口码头将大量投资集中在高端现代技术上。

港口货物周转量的增长势头重申了正确的战略和港口的竞争力。

关注创新

克莱佩达港口创新和创造附加价值是提高港口货物吞吐量、提高效率和港口发展的另一个因素。该港口开发了IT技术，可以快速记录各种程序并且不需要人力资源。单一窗口系统连接货物托运人、接收人、承运人、处理公司，规定国家当局实施货运 ▸

克莱佩达国家海港管理局局长Arvydas Vaitkus：“我们是一个安全、创新且日益环保的港口，实施透明政策。”

克莱佩达FEZ管理公司总监Eimantas Kiudulas：“港口能够立即理解业务需求，寻找灵活的方式来优化成本和寻求快速解决方案。”

立陶宛工业协会主席Robertas Dargis：“港口为区域性公司提供了利用现有地理位置和开发该地区服务中心的绝佳机会。”

代理、处理和控制程序。

最新的港口间通信系统确保了港口船舶的有效接收。港口采用简单透明的船舶和货物控制程序，可节省时间和成本。

反过来，在港口运营的货物处理公司实施最新的创新技术，这不仅节省时间，而且有助于改善环境状况。

透明可靠

“克莱佩达海港符合欧盟对港口的所有要求。”欧洲委员会和欧洲海事安全管理局的检查员去年访问了克莱佩达国家海港。欧盟专家对港口、港口基础设施和上层建筑（码头）的安全要求以及海港管理局是否正确执行与安全有关的职能进行了全面检查。

“我们是一个安全、创新和日益环保的港口，实施透明的政策。我们的合作伙伴和承包商经常表示，作为我们的最大优势是透明、明确和可理解。” 克莱佩达国家海港管理局局长Arvydas Vaitkus说。

克莱佩达港口的合作伙伴经常强调，港口不仅因其方便的地理位置而具有吸引力——他们主要为港口的透明和非常明确的政策选择克莱佩达。此外，投资者和客户都对国家履行义务的能力表示赞赏。

没时间停下来

克莱佩达海港正在制定雄心勃勃的发展计划。主要目标是确保这里提供的服务符合最高标准和步伐。克莱佩达港口的目标是准备接受所有类型的船只，包括可以进入波罗的海的最大船只。

“国家设定了开发港口和吸引新货物流量的目标，而不增加港口内部竞争——我们重视我们目前的港口用户和合作伙伴。”A. Vaitkus强调说。港口设有高端码头，提供最优质的服务，并能够处理各种货物。截至去年，克莱佩达港也开始提供液化天然气加注服务。海港管理局不 断投资于基础设施，同时在港口经营业务方面进入上层建筑，从而为客户创造有吸引力的条件。

“我们很高兴与港口的密切合作。通力合作使我们已成为对下列巨头最具吸引力的地点，如General Electric, Philip Morris, Heidelberg 以及 Indorama，这些都是全球最大的PET生产商，克莱佩达FEZ——这是波罗的海地区最成功的自由经济区。我们也非常感谢开发外海深水港的决定。这将使我们能够更进一步发展——我相信我们将成为国际业务地图中的重要一环，并扩大城市吸引新先进工业公司的可能性。”E. Kiudulas说。

交通运输部门在立陶宛占有重要地位，约占国家国内生产总值（GDP）的13%。因此，包括创造了立陶宛GDP 6%以上的克莱佩达港在内的这个部门，是国家的优先领域。 ■

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

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

China - Shanghai

Email: shanghai@ebizchina.net

China - Dalian

Email: dalian@ebizchina.net

The Role of Ports in the Development of the New Silk Road

The eighth edition of the annual Transport Week, the event, which took place in Gdansk at the beginning of March and gathered nearly 400 participants during three days tackled topics related to planning and financing of port development projects, as well as opportunities presented to the European logistics sector by the New Silk Road initiative.

Port market forecast – now and tomorrow

The opening event ended with the participants' attention being once again directed towards the Baltic region and Poland, with a focused analysis of the port market dynamics revolving around Polish and Baltic ports. In his keynote speech, Bogdan Ołdakowski, CEO at Actia Forum, the organizer of the event, mentioned the high activity characterizing the Polish ports when it comes to infrastructural investments and the overall dynamic growth in terms of container turnover, which the Baltic region enjoys in comparison to the European average.

The conference was all about specific examples of some of the more interesting port development projects underway in the region. First there was a brief overview of the investment plans of the Port of Gdynia, featuring the deepening of the approach fairway and the internal waters, construction of a public ferry terminal and redevelopment of the railway access to the western part of the port among others. The improvements of hinterland connectivity, construction of new quays and investments have also been mentioned in the presentation by the second Polish port, namely Ports of Szczecin and Świnoujście.

A project which has been in development for quite some time now has been presented by the Ports of Stockholm. In their overview of the current work progress of the Stockholm Norvik Port project, they highlighted the complex nature of such endeavours and perhaps a too ambitious approach of some of the other ports. Environmental needs have been noted as one of the reasons for the development of outer port projects – an issue directly picked-up on by the session's last speaker. Ingemar Gustavsson, Business Unit Manager at Actemium, one of the conference sponsors, shared with the audience the benefits, which come from integrating solutions, such as on-shore power supply, from the very beginning of the planning phase.

Some of the above-mentioned topics recurred in a speech by Steve Wray, Associate Director at WSP, who examined possible forms of investment among various other topics. He also took it upon himself to identify some of the risks linked to development projects, including the need by the port authorities to actually sell the investment in order to attract possible investors and allow the latter to have a larger say in operational and phasing matters.

The speech has been directly followed by a discussion panel, featuring representatives of the European Commission, ESPO, DCT Gdańsk, EBRD, the Polish Development Fund and the French Embassy in Warsaw. The discussion focused on the intricacies of project financing. The importance to consider social and environmental aspects has been underscored, especially in view of their direct impact on evaluation of a project's feasibility. The panellists also mentioned the need to focus investments whenever possible, as diluting the effort will negatively affect the chances for successful completion.

Erik Griffiths, Architect at Rundquist Arkitekter, gave some interesting insights regarding the integration of a functioning port into a functioning town. The issue has been further explored by the Port of Helsinki, covering city expansion and how it limits the space available to the ports. The topic will only become even more relevant as cities all over Europe and the world continue to grow.

Andrew Huxley, Regional Development Director at the TT Club in his presentation examined the maritime supply chain cyber threat, highlighting the fact that ports are a very lucrative target for cyber-crimes and that such attempts are a question of when, rather than if.

Taking a tour along the New Silk Road

After a charming networking cocktail party at the Town Hall of Gdansk, the participants gathered once again for a trip along the New Silk Road. The keynote speech was delivered by Dr Indra Vonck, Senior Port Expert at Deloitte Port Services. Despite the prevailing need to clearly define the full extent of the New Silk Road, it carries a range of opportunities for the European and Baltic logistics sector, including record-breaking inflow of capital and a substantial multiplier effect for well-executed infrastructure investments.

What followed was an analysis of trade and investment between the Nordic-Baltic countries and China, prepared by Jonė Kalendienė of Vytautas Magnus University (Lithuania). As of right now China isn't particularly active in the aforementioned region, with the country being left out of the top 10 investors list in any of the Baltic and Nordic countries, and the overall investment level in the region falling by 37 % last year.

The Polish Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation gave the audience a broader perspective on the role of European seaports within the Belt and Road Initiative.

The view once again shifted towards the global impact of the Silk Road, as Przemysław Myszka, Editor-in-Chief at the Baltic Transport Journal, talked about how it influences the global agenda. In order to do so, China will also need to step-up its game when it comes to transparency of cargo flow along the route. The flow itself will have to be further optimized. Both can be achieved by enabling the Internet of Things (IoT) and intermodal connectivity along the New Silk Road, a topic tackled by a representative of Inmarsat presentation.

Christoph Szakowski, Managing Partner at LogCon East, took the stage in order to offer an overview of regional strategies of 3rd party logistics providers. He listed choosing the right trade corridor and a proper analysis of the selected route with the help of experienced consultants, as well as patient long-term planning considering cultural differences among the suggested solutions for logistics companies wishing to benefit from the New Silk Road.

港口在新丝绸之路发展中的作用

每年三 月初在格但斯克举办的运输周会议，在今年第八届会议的三天内聚集了近400名与会者，讨论与港口发展项目规划及融资相关的主题，以及由新丝绸之路倡议的向欧洲提供的物流部门机会。

港口市场预测 —— 现在和明天

开幕仪式结束后，与会者再次将目光投向波罗的海地区和波兰，重点分析围绕波兰和波罗的海港口的市场动态。活动组织者，Actia Forum的首席执行官Bogdan Ołdakowski在他的主旨演讲中提到了波兰港口在基础设施投资方面的高度活动，以及波罗的海地区在集装箱周转方面的总体动态增长并与欧洲平均水平进行比较。

这次会议是关于该地区正在开展的一些比较有趣的港口开发项目的具体例子。首先简要介绍了格丁尼亚港的投资计划，其中包括进场航道和内部水域的深化，公共渡轮码头的建设以及港口西部铁路通道的重建等。波兰第二港口即什切青港和斯维诺乌伊希切港的介绍中也提到了腹地连通性的改善，新码头和投资的建设。

斯德哥尔摩港口已经提出了一个相当长时间的项目。在概述斯德哥尔摩诺维克港项目当前的工作进展时，他们强调了这些努力的复杂性质，也许是其他一些港口过于雄心勃勃的做法。环境需求已被视为外部港口项目发展的原因之一 —— 会议最后一位发言者直接提到的一个问题。 Actemium业务部门经理Ingemar Gustavsson是会议发起人之一，他在会议开始阶段与观众分享了集成解决方案（如岸上电源）所带来的好处。

WSP副主任Steve Wray在其他各种主题中对可能的投资形式进行了研究，并重申了上述一些主题。他还自行确定了与发 ▸

The conference also offered a view from the perspective of rail operators. Stephen Archer, CEO at Baltic Rail, offered his company's take on fast access connections to Central Europe also examining the aspects based on which cargo forwarders choose between rail, road and sea connections. Carsten Pottharst, Managing Director at InterRail, took the issue further and attempted to answer whether Central Europe could be the gateway to the Far East. While capacity exists, along stable and reliable connections to a variety of destinations, it is important to take possible geopolitical factors, such as the embargo on Russia and the impact of highly varying weather conditions along the routes into account.

Short sea intermodal, LNG value chain and cross-border cooperation

Transport Week wouldn't be the same without a broad range of side-events taking place during its course. The audience had the chance to learn more about issues related to short sea intermodal connections, safety and innovative technologies surrounding the LNG value chain, as well as ways to improve and finance innovative transport practices based on cross-border cooperation.

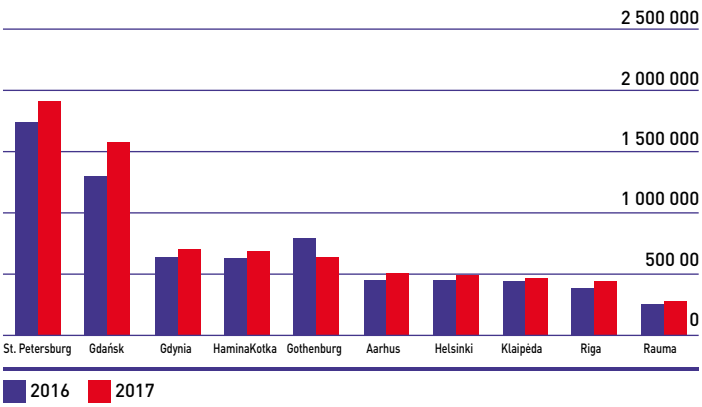
Based on the information, provided by Transport Week organisers ■

丝绸之路 SILK ROAD

Let me make it very clear: the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) as an economic undertaking is open to all countries in the region.

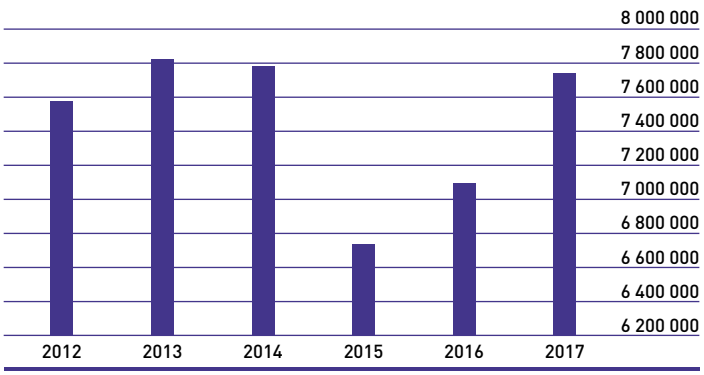
Nawaz Sharif, Prime Minister of Pakistan

TOP 10 Baltic container ports 2017 (+9%)



Source: Port Monitor, actiaforum.pl/en/

Top 10 Baltic container markets 2012–2017



Source: Baltic Yearbook 2017, Port Monitor.

展项目有关的一些风险，包括港口当局需要实际出售投资，以吸引可能的投资者，并允许后者在运营和分阶段事宜方面拥有更大的发言权。

紧接着是一个讨论小组，其中包括欧洲委员会、ESPO、格但斯克DCT，EBRD，波兰发展基金和法国驻华沙大使的代表。讨论的重点是项目融资的复杂性。已经强调了考虑社会和环境方面的重要性，特别是考虑到它们对项目可行性评估的直接影响。小组成员还提到需要尽可能集中投资，因为稀释工作会对成功完成的机会产生负面影响。

Rundquist Arkitekter的建筑师Erik Griffiths对于将一个功能性港口整合到一个运作良好的城镇中提供了一些有趣的见解。赫尔辛基港进一步探讨了这个问题，包括城市扩张以及它如何限制港口的空间。随着欧洲和全球城市的不断发展，这个话题将变得更加重要。

TT俱乐部地区发展总监Andrew Huxley在发言中考察了海上供应链网络威胁，强调了港口是网络犯罪的一个非常有利可图的目标，这种尝试是何时而不是如何的问题。

沿着新丝绸之路走一趟

在格但斯克市政厅举行了迷人的联谊鸡尾酒会后，与会者再次聚集在新丝绸之路之旅。 Deloitte Port Services 高级港口专家Indra Vonck博士发表了主旨演讲。尽管目前普遍需要明确界定新丝绸之路的全部范围，但它为欧洲和波罗的海的物流业带来了一系列机遇，其中包括资本流入的创纪录以及对于良好执行的基础设施投资的实质倍增效应。

接下来是 Vytautas Magnus 大学（立陶宛）的 Jonė Kalendienė 编写的北欧 - 波罗的海国家与中国之间的贸易与投资分析报告。截至目前，中国在上述地区并不是特别活跃，该国在波罗的海和北欧国家排名前十位的投资者名单中，去年该地区的整体投资水平下降37% 。

波兰海事经济和内河航运部向观众介绍了欧洲海港在“一带一路”倡议中的作用。

这一观点再次转向了丝绸之路的全球影响，波罗的海交通杂志主编Przemysław Myszka谈到了它对全球议程的影响。为了做到这一点，中国也需要在货物沿线流通透明度方面加大力度。流程本身将不得不进一步优化。两者都可以通过在新丝绸之路上启用物联网（IoT）和多式联运连接来实现，这是Inmarsat介绍的代表处理的一个主题。

LogCon East的执行合伙人Christoph Szakowski为了简要介绍第三方物流提供商的区域战略，走上了舞台。他列举了在经验丰富的顾问的帮助下，对选择合适的贸易走廊和对选定路线的适当分析，以及考虑到希望受益于新丝绸之路的物流公司的建议，解决之间文化差异的长期规划方案。

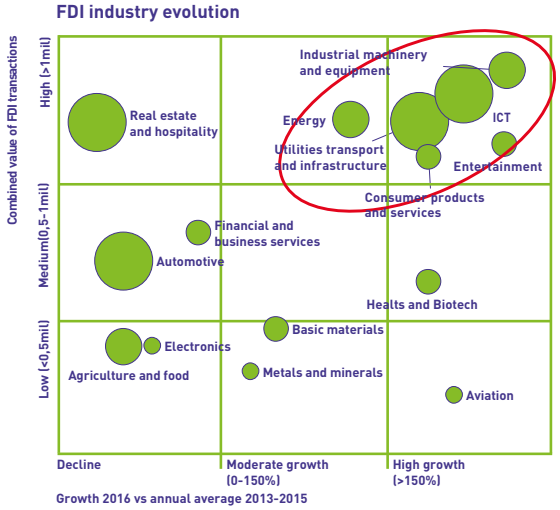
会议还从铁路运营商的角度提出了一个观点。波罗的海铁路公司首席执行官斯蒂芬阿彻提供了他的公司与中欧的快速通道连接，并考察了货运代理在铁路、公路和海上连接方面之间进行选择。 InterRail总监Carsten Pottharst进一步解决了这个问题，并试图回答中欧能否成为通往远东的门户。在存在能力的同时，与各种目的地建立稳定可靠的连接，重要的是要考虑到可能的地缘政治因素，例如对俄罗斯的禁运以及沿途各种高度变化的天气条件的影响。

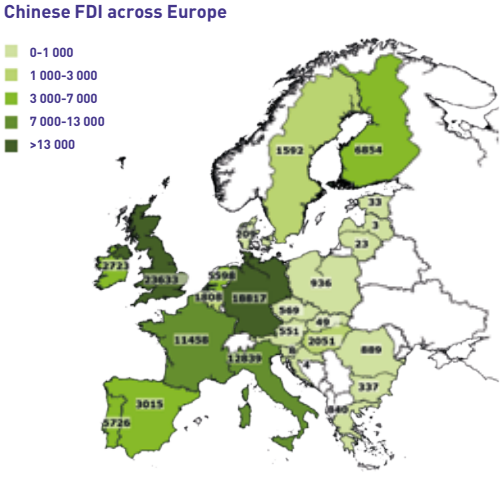
短海联运，液化天然气价值链和跨境合作

如果没有在其课程期间发生各种各样的附带活动，运输周就不是运输周了。观众有机会深入了解短海联运，LNG价值链安全和创新技术以及改善和资助基于跨界合作的创新交通实践方法。

信息源提供自运输周组织者 ■

Recent investments are concentrated in the high tech and services sector, and take place in Germany, France and the UK, and South-West Europe





© 2018 Deloitte Port Services Source: Thompson Reuters The New Silk Route | opportunities for the logistics sector

TheATRIUM

II TARPTAUTINIS TEATRO FESTIVALIS KLAIPĖDOJE

KLAIPĖDA INTERNATIONAL THEATRE FESTIVAL

PROGRAMA / PROGRAM

2018 Birželis / June:

2 d. Musica Nuda
Festivalio atidarymo koncertas / Festival opening concert
Petra Magoni (vokalas / vocals), Ferruccio Spinetti (kontrabosas / double bass)

5 d. Teater NO99
Nr. 34 Revoliucija / NO34 Revolution
Rež. / directors: Ene-Liis Semper, Tiit Ojasoo

6, 7 d. Klaipėdos dramos teatras / Klaipeda Drama Theatre
Premjera! Motušė Kuraž / Premiere! Mother Courage
Rež. / director Elmārs Seņkovs

8, 9 d. Open Space
Tėvų susirinkimas / Parents meeting
Rež. / directors: Mikheil Charkviani, Davit Khorbaladze

10 d. Klaipėdos dramos teatras / Klaipeda Drama Theatre
Kalės vaikai / Sons of a bitch
Rež. / director Eimuntas Nekrošius

13 d. Alban Richard, PADI DAPI Fish
I Švytuoti-Brandir I
Choreografai / choreographers: Alban Richard, Agnija Šeiko

15, 16 d. Teatr Nowy (Poznanė / Poznan)
Ponia bus patenkinta, arba Veikalas apie paskutines vestuves Kamyko kaime /
You'll be pleased, madam; or the very last wedding in Kamyk village
Rež. / director Agata Duda-Gracz
(N-18)

17 d. Art Corporation
Opiumas / Opium
Rež. / director Alexander Marchenko

19 d. Kauno šokio teatras / Kaunas dance theatre AURA
Sprendimas / Solution
Choreografė / choreographer Birutė Letukaitė

20 d. Lietuvos nacionalinis dramos teatras / Lithuanian National Drama Theatre
Tartiufas / Tartuffe
Rež. / director Oskaras Koršunovas

21 d. Meistriškumo klasės dirbtuvės / Master class workshop
Rež. / directors: Tomasz Rodowicz, Tomasz Krzyżanowski

22 d. Nowy teatr (Varšuva / Warsaw)
Ktulu šauksmas / Call of Cthulhu
Rež. / director Michał Borczuch

24 d. J. Slovackio teatras / Juliusz Słowacki Theatre (Krokuva / Cracow)
Koncertas – instaliacija Garso namai / Concert – installation Sound House
Rež. / director Wojtek Blecharz

25 d. The Ukulele Orchestra of Great Britain
Festivalio uždarymo koncertas / Festival closing concert
Atlikėjai / artists: George Hinchliffe, Kitty Lux, Dave Suich, Richie Williams, Hester Goodman, Will Grove-White, Jonty Bankes, Peter Brooke Turner, Leisa Rea, David Bowie, Ewan Wardrop, Ben Rouse.

ORGANIZATORIUS / ORGANIZER

KLAIPĖDOS DRAMOS TEATRAS

BILIETUS PLATINA / TICKETING:

TIKETA Teatrai.lt

DAUGIAU INFORMACIJOS / MORE INFORMATION:

TheATRIUM

www.kldt.lt/theatrium-2018/

Stronger Inland Shipping Needs Investments, Innovations and Transnational Co-operation

Stefan Breitenbach,
Head of Project Department, Port of Hamburg

Enhancing inland navigation is essential to cope with constantly growing transport volumes within the Baltic Sea Region and Europe in a sustainable way. Inland navigation must be further developed as an integral part of a multimodal and sustainable transport system which takes advantage of digitalization and automation. This requires investments, innovations and intensive transnational co-operation, since 75 % of inland navigation operations are cross-border.

2nd annual EMMA Conference in Berlin

The will for co-operation seemed to be strong among the 130 participants, who had gathered at the Annual Joint Conference of the Interreg BSR Programme Project EMMA and the Chamber Union Elbe-Oder. The conference, held at the Nordic Embassies in Berlin, was opened by Per Thöresson, Ambassador of the Swedish Embassy in Berlin.

Conference speeches and panels elaborated the perspectives for inland navigation and river-sea-shipping markets. In his keynote speech, Kurt Bodewig, European Coordinator for the Baltic-Adriatic Core Network Corridor TEN-T and Mandate Innovative Financing Instruments at DG MOVE, emphasized the importance of inland navigation for a sustainable transport system in the Baltic Sea Region and Europe.

The functional hinterland system requires inland waterways, because the growing transport volumes cannot be covered by road and rail facilities alone. Ingo Egloff, CEO at Port of Hamburg Marketing, a lead partner of Project EMMA, reminded that rail and road transport operate in their capacity limits. Increasing the modal share of inland navigation reduces congestion on roads and rails: as an example, a convoy of four barges equals the capacity of 440 trucks on the road.

In the reports and speeches the conference participants emphasized that decarbonizing Europe's transport sector is indispensable, since it is currently responsible for one quarter of the total emissions in the EU. The role of sustainable modes of transport must be increased, as the European Union aims for carbon-free city logistics and shifting 30 % of road freight to more sustainable rail and inland waterborne transport by 2030. Making the most of inland navigation also provides economic opportunities and creates jobs in the region.

Infrastructural investments and innovations are crucial for enhancing inland navigation. 40 000 kilometers of navigable waterways and over 200 inland ports connect major cities and towns across the European Union, and investments must be made both in waterways and in ports. Inland shipping and ports have a chance to be at the forefront of digitalization and automation. Digitalization increases safety and optimizes transport chains, which makes inland shipping an even more efficient mode of transport. Furthermore, autonomous sailing is also an area where a lot can be achieved in the future.

The implementation of new innovations in the market requires financial support. The EMMA partners are investigating, for instance, how an inland motor barge based on European standards can be modified for navigation in Sweden under winter conditions. The study and development of ice navigation for inland barges, accomplished together with the EMMA partner Avatar Logistics and the Royal Institute of Technology, was published at the annual conference and is an important step to establish inland navigation in Sweden and in the BSR Region.

EMMA pilot activities

Finland – Lake Saimaa, located in the south-eastern Finland, stretches over four different regions and is the largest lake in Finland. At approximately 4,400 square kilometres Lake Saimaa is also the fourth largest natural freshwater lake in Europe. The Saimaa Canal, 43 kilometres in length, connects Lake Saimaa with the Gulf of Finland.

This pilot case aims to demonstrate an "Intelligent Saimaa" piloting environment by analysing what kind of information a river information system based on VTS or RIS (River Information Services) must provide to develop an intelligent water transport means. Further, ongoing projects in the Saimaa Canal and planned improvements to icebreaking operations can lengthen the annual activity of inland waterway transport up to 330 days in the next three years. Future plans for the vessel traffic in Saimaa in the near future include increasing the maximum vessel length by 10 meters, increasing the maximum draught to 4.45 meters and construction of a new ice-breaking bow designed to break a 12.6 meters wide fairway for vessels during the winter season. The benefits of Saimaa vessel traffic include short first and last mile connections, very competitive price of warehousing and congestion free waterways and ports. These factors together with professional workforce in the area ensure that schedules are adhered to and costs are kept reasonable in the supply chains. Saimaa has 770 km of 4.35 meter deep waterways for vessels and travel time of vessels from northern Saimaa to sea ports in Central Europe is 4–5 days.

Germany – The North-East German pilot focusses on improving transport management by a software prototype that provides information relevant to the planning and operation of IWT. EMMA uses available data sources such as RIS and combines them with necessary information for planning into one map-based web application. Thus, the public section of the web application will provide a real-time overview of the status of inland waterways in the region including the status of infrastructure, as well as general traffic information. Many sources of information such as the European RIS Reference Data (RIS Index), water levels and Notices to Skippers (NtS) have been integrated successfully. The web application provides benefits especially for shippers, transport organisers, vessel owners, and skippers. The pilot will greatly enhance the transparency and thus the predictability of IWT. This will make IWT more reliable and ultimately help to increase its competitiveness. Cooperation with the Finish partners to contribute to their digitalisation strategies of Saimaa region is on-going.

Lithuania – The development of oversize cargo transportation from the Port of Klaipėda to the eastern and southern regions of Lithuania, the

丝绸之路
SILK ROAD

The Belt and Road initiative aims to improve infra-structure between Asia and Europe. This will bring the world's two largest trading partners in Asia and Europe closer.

Brigitte Zypries Minister of Economic Affairs and Special envoy of the German Chancellor Angela Merke

north-eastern region of Poland, as well the western region of Belarus is in the focus of the pilot activity. Data collection and analysing data related to, for instance, cargo flows and water levels is the first step to develop current supply chains further.

Forecasts of the oversize cargo transportation in Lithuania until 2026 have been finalised and potential shares for inland navigations derived. According to the forecast, about 1,000 oversize cargo units are expected to be shipped by barge in the Lithuanian inland waterways in 2026. The next step is to find optimal locations for loading and unloading oversize cargo at the port of Klaipėda and in inland waterways. Further, a draft design of the IWT means for the oversize cargo transportation in Lithuania is under development.

EMMA offers a good basis for discussions with business, as well as for practical actions to use Lithuanian inland waterways for the oversize and heavy cargo transportation.

Poland – The Kujawsko-Pomorskie Voivodeship and the City of Bydgoszcz are responsible for the implementation of the Polish pilot. The pilot includes a promotion and research cruise and a location study for the construction of a multimodal platform in the region of Bydgoszcz-Solec Kujawski. The first stage of the pilot was the promotion and research cruise of a container barge. It took place in April 2017 and featured 9 days of sailing up the Vistula River from Gdańsk through Bydgoszcz and Toruń to Warsaw. Every day of the cruise the river vessels (towboat + barge with about 40 containers) stopped by a different city by the Vistula River, where events for the promotion of sailing were held. The cruise demonstrated the transport potential of the river and the Vistula region, drew decision-makers' attention to main infrastructure bottlenecks and proved that it is possible to use water transport in current unfavourable navigating conditions. The location study for the construction of a multimodal platform (a river port with a logistics centre) presents an analysis of environmental, hydrological, technical and infrastructural determinants in the area between Bydgoszcz and Solec Kujawski, where its construction is planned.

Sweden – From a commercial point of view, Swedish inland waterway transport is in the very early phase. Even though the technical framework for inland waterway-vessels is in place since the end of the 2014, only a few initiatives for commercial pilots have been launched.

The Swedish pilot for inland waterway transport is divided into two parts. The first part identifies the logistics concept, which has the greatest chance of being implemented. Related to this, EMMA has been studying transportation of liquid fuel, soil, rocks, building materials and containers in the Mälaren region, transportation of construction and building materials from Stockholm to Bålsta, recycling transport from Stockholm to Bålsta, in the Mälaren region, as well as container transport on the Göta River.

Initially, the Swedish pilot was expected to reach a concept description with identified logistical transport hypothesis, potential customers and institutional and technical barriers, as well as a viable business model for such a setup. However, the work has proceeded well and a real commercial pilot on the Göta River is expected to reach a test phase during the course of the EMMA-project. Such a pilot will also validate the hypotheses developed during the early phases of the project. In addition, the Lake Mälaren pilot is still running under full development to possibly materialise during the EMMA project.

EMMA is funded by the Interreg Baltic Sea Region Programme

EMMA is funded by the Interreg Baltic Sea Region Programme 2014–2020, which supports integrated territorial development and cooperation for a more innovative, better accessible and sustainable Baltic Sea Region.

The project is led by Port of Hamburg Marketing Reg. Assoc. and executed together with twenty project partners from Germany, Finland, Lithuania, Poland ant Sweden.

The total budget available amounts to EUR 4.42 million of which EUR 3.45 million are co-financed by the Baltic Sea Region Programme (ERDF). The EMMA project's duration is from March 2016 to February 2019.

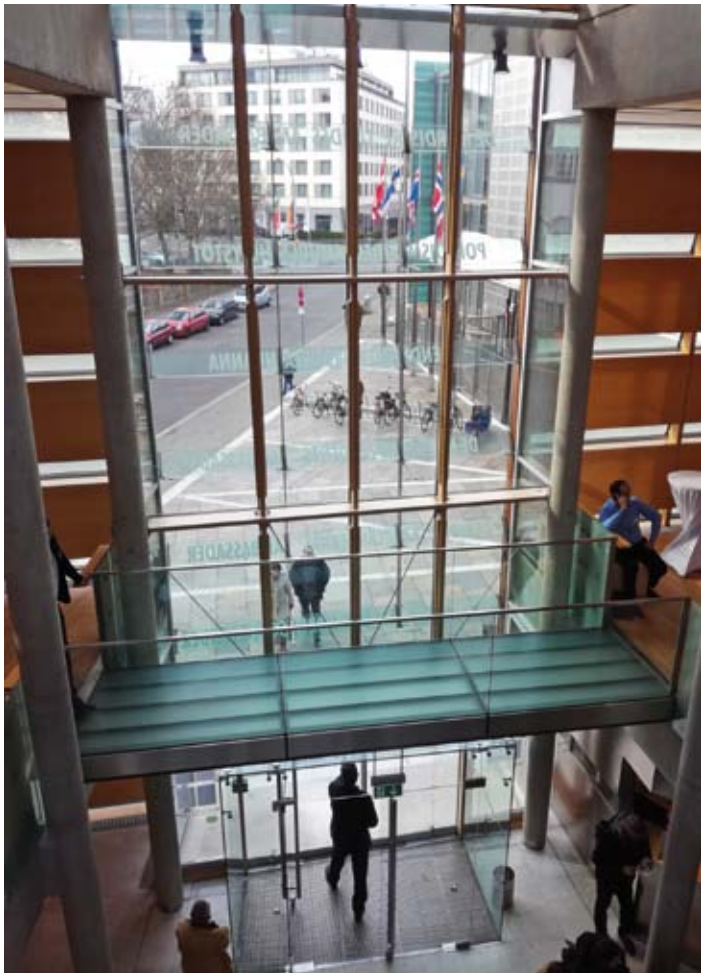
EMMA is appointed as the flagship project by the European Commission

The European Union Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR) is the first macro-regional strategy in Europe. It aims at bringing together initiatives in different sectors (growth, sustainable development, transport etc.), as well as promoting cooperation between stakeholders in the Baltic Sea Region. ■

加强内陆运输所需投资、创新及跨国合作

Stefan Breitenbach，
汉堡港项目部主管

加强内陆航运对于应对波罗的海地区和欧洲持续增长的运输量必不可少。内陆航行必须进一步发展，作为利用数字化和自动化优势的多式联运和可持续运输系统的组成部分，这需要投资、创新和密集的跨国合作，因为75%的内陆导航业务是跨境的。



柏林第二届EMMA年度会议

在130名参加者中，合作意愿似乎非常强烈，他们参加了英国国际货代协会BSR项目计划的EMMA和Chamber Elbe-Oder项目联合年会。会议在柏林的北欧大使馆举行，由瑞典驻柏林大使Per Thöresson主持。

会议演讲和专题讨论会详细阐述了内陆航运及河流 - 海运市场的观点。在DG MOVE的波罗的海 - 亚得里亚海核心网络走廊TEN-T和任务创新融资工具欧洲协调员Kurt Bodewig的主题演讲中，强调了内陆导航在波罗的海地区和欧洲可持续交通系统的重要性。

功能性腹地系统需要内陆航道，因为越来越多的运输量不能仅仅应用于公路和铁路设施。 EMMA项目的首席合作伙伴，汉堡港营销公司首席执行官Ingo Egloff提醒道，铁路和公路运输的运营能力有限。增加内河航运的模态份额减少了公路和铁路的拥堵：例如，四艘驳船的车队等于440辆卡车在路上的容量。

在与会者的报告和演讲中强调，欧洲交通运输行业脱碳不可或缺，因为其目前是欧盟排放总量的四分之一。必须增加可持续运输方式的作用，因为欧盟旨在实现无碳城市物流，到2030年将30%的道路货运转移到更可持续的铁路和内陆水运。大多数内陆航运也提供了经济机会并在该地区创造就业机会。

基础设施投资和创新对于加强内陆导航至关重要。4万公里的通航水道和200多个内陆港口连接整个欧盟的主要城镇，且必须在水路和港口进行投资。内陆航运和港口有机会成为数字化和自动化的最前沿。数字化增加了安全性并优化了运输链，这使得内陆运输成为更加高效的运输方式。此外，自主航行也是未来可以实现的领域。

实施市场上的新创新需要财政支持。例如，EMMA的合作伙伴正在研究在冬季条件下，如何基于欧洲标准，为在瑞典的内陆运输驳船修改导航。与EMMA合作伙伴阿凡达物流和皇家技术研究所共同完成的内陆驳船破冰导航研究和开发已在年度会议上发布，是在瑞典和BSR地区建立内陆导航的重要步骤。

丝绸之路 SILK ROAD

Infrastructure is essential. A lack of proper transport network was on top of the trade cost list and One belt, One Road is hugely important in responding to this need.

Roberto Azevedo, Director General of the World Trade Organization

EMMA试点活动

芬兰 - 塞马湖位于芬兰东南部，绵延四个不同的地区，是芬兰最大的湖泊。塞马湖面积约4,400平方公里，也是欧洲第四大天然淡水湖。 Saimaa运河长43公里，连接塞马湖和芬兰湾。

该试点案例旨在通过分析基于VTS（或RIS，河流信息服务）的河流信息系统必须提供哪些信息来开发智能水上运输工具来展示"智能塞马"试点环境。此外，塞马河运河正在进行的项目和计划改进破冰行动可以在未来三年将内陆航运年度活动延长至330天。塞马河近期船舶交通的未来计划包括将最大船长增加10米，将最大吃水量增加到4.45米，并建造一个新的破冰船头，旨在打破12.6米宽的船只渡过冬天海域航道。Saimaa船舶运输的好处包括短途优先和最后一英里连接，非常有竞争力的仓储和无拥堵水路还有港口的价格。这些因素以及该地区的专业劳动力确保遵守时间表，并在供应链中保持合理成本。塞马岛拥有770公里长的4.35米深水航道，从塞马湾北部到中欧海港的船舶航行时间为4-5天。

德国 - 德国东北部试点项目致力于通过提供与IWT规划和运营相关的信息软件原型来改善运输管理。 EMMA使用可用数据源（如RIS），并将它们与必要信息结合起来，用于规划到一个基于地图的Web应用程序中。因此，网络应用程序的公共部分将提供该地区内河航道状态的实时总览，包括基础设施状态以及一般交通信息。许多信息来源如欧洲RIS参考数据（RIS指数），水位和船长通知（NtS）已成功整合。 Web应用程序特别为托运人、运输组织者、船主和船长提供了好处。试点将大大提高内河运输的透明度和可预测性。这将使IWT更可靠，并最终有助于提高其竞争力。与Finish伙伴的合作为Saimaa地区的数字化战略正做出贡献。

立陶宛 - 发展克莱佩达港至立陶宛东部和南部地区、波兰东北部地区以及白俄罗斯西部地区的超大型货物运输是试点活动的重点。例如，收集和分析与货物流量和水位相关的数据是进一步发展现有供应链的第一步。

直到2026年立陶宛超大货物运输的预测已经完成，潜在的内陆航运份额也有所增加。根据预测，预计2026年将在立陶宛内陆航道上通过驳船装运约1000艘超大型货物。下一步是找到在克莱佩达港和内陆航道上装卸超大货物的最佳位置。此外，内陆航运的设计草案意味着立陶宛超大型货物运输正在开发中。

EMMA为与企业进行讨论提供了良好的基础，并为使用立陶宛内陆航运超大型和重型货物的实际行动提供了良好的基础。

波兰 - Kujawsko-Pomorskie Voivodeship和Bydgoszcz城市负责执行波兰导航。该试点项目包括促进和研究巡航以及在比得哥什 - 索莱茨库贾斯基地区建造多式联运平台的地点研究。试点的第一阶段是集装箱驳船的推广和研究巡航。这于2017年4月举行，从格但斯克通过比得哥什和托伦前往华沙在维斯瓦河航行了9天。巡航的每一天，船只（拖船+大约40个集装箱的驳船）停靠在维斯瓦河的不同城市，在那里举行了促进航行的活动。巡航展示了河流和维斯瓦河地区的交通潜力，吸引了决策者对主要基础设施瓶颈的关注，并证明可以在当前不利的航行条件下使用水路运输。建造多式联运平台（带有物流中心的内河港口）的位置研究，分析了Bydgoszcz和Solec Kujawski之间地区的环境、水文、技术和基础设施决定因素，该地区正在规划其建设。

瑞典 - 从商业角度来看，瑞典内陆航运处于起步阶段。尽管自2014年底以来内陆航道船的技术框架已经实施，但只有少数商业试点项目已经启动。

瑞典的内陆航运试点分为两部分，第一部分确定最有可能实施的物流概念。与此相关的是，EMMA一直在研究梅拉伦地区的液体燃料、土壤、岩石、建筑材料和集装箱运输，从斯德哥尔摩到巴尔斯达的建筑和建筑材料的运输，从斯德哥尔摩到梅拉伦地区的巴尔斯达的再循环运输，以及戈塔河上的集装箱运输。

最初，瑞典试点项目预计将通过确定的物流运输假说、潜在客户和机构技术障碍以及针对此类设置的可行商业模式达成概念描述。还好，这项工作进展顺利，预计在哥马河项目期间，一个真正的戈塔河商业导航将进入测试阶段。这样的导航也将验证项目早期阶段的假设。此外，梅拉伦湖试点项目仍在全面开发之中，有可能在EMMA项目期间实现。

EMMA由Interreg波罗的海地区计划资助

EMMA由跨区波罗的海地区计划（2014-2020）资助，该计划支持综合领土发展与合作，创建更具创新性、更容易接近和可持续的波罗的海地区。

该项目由汉堡港营销局和协会领导。并与来自德国、芬兰、立陶宛、波兰和瑞典的20个项目合作伙伴共同执行。

现有总预算为442万欧元，其中345万欧元由波罗的海地区计划（ERDF）共同出资。 EMMA项目的持续时间为2016年3月至2019年2月。

EMMA被欧盟委员会指定为旗舰项目

欧洲联盟波罗的海地区战略（EUSBSR）是欧洲第一个宏观地区战略。它旨在汇集不同部门的举措（增长、可持续发展、交通运输等），并促进波罗的海地区利益相关者之间的合作。 ■

Niederfinow Boat Lift – the Pearl of German Art of Engineering

Aleksandra Tallat

Organisers of the joint conference of the Interreg Baltic Sea Region programme EMMA and Chamber Union Elbe-Oder foster a valuable tradition of introducing the conference participants to some specific object of inland waterway shipping every year. This year the tour was held at the historical piece of German engineering and a protected industrial monument – Niederfinow boat lift, which is the oldest boat lift operating in Germany to this day, built in 1934 on the Oder-Havel Canal near Niederfinow.

On a windy and cold February morning we, the conference participants, got on a bus and left Berlin. The road to Niederfinow is about 60 km of going upward and leaving the beautiful valleys of Brandenburg surroundings down below. The view at the top opens to the wide and serene water channel. And there we were in Niederfinow, which is very popular among tourists, visited by more than 150 thousand people every year.

One of the oldest artificial navigation channels in Europe

We could start the history of Niederfinow back in the 17th c., the commencement of the Finow channel construction, which began in 1605 and

finished in 1746. Back in the 19th c. this, approximately 50 km-long channel, connecting the rivers of Oder and Havel, was the major waterway in Prussia and is also one of the oldest artificial waterways in Europe.

However, eventually Finow channel was unable to satisfy the shipping needs. In 1905 the Prussian government of that time adopted an innovative decision to build a new navigation channel Berlin-Szczecin, featuring the Niederfinow boat lift. The tender for the construction received as many as ten project proposals.

After long discussions, debates and adjustments, the project was launched in 1914. It was supposed to be completed in 1918, but all plans were disrupted by the World War I. After the war the project was supplemented with numerous changes and the works continued as of 1927. The channel was completed in 1932 and at the beginning of March 1934 the boat lift construction site had undergone a twelve-day inspection, followed by the first boat lifting on 21 March.

By the end of 1939 Niederfinow boat lift had already lifted the 100 000th ship up into the channel, situated in the height of 36 m.

During the years of the World War II the boat lift was severely damaged. Its activity was renewed only in 1947.

In 2007, following the Hague Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict of 1954, the German Federal Chamber of Engineers declared Niederfinow boat lift as a protected historical symbol of German engineering, as well as presented it with an award of the Federal Chamber of Engineers. It was noted that this hard-worker had only 71 days off since the beginning of operation in 1934.

The impressive piece of engineering successfully continues to work to this day and the participants of our tour could see this with their own eyes. However, according to the experts operating Niederfinow, after more than eighty years of intensive work, the boat lift is starting to show signs of ageing and wear. The supply of spare parts that fit the construction of the period requires huge costs and the construction itself, being able to lift vessels of up to 84 m long, is becoming an obstacle for increasing cargo ships in the trans-European inland waterway network.

Inland waterways and new technology

The time has come to create a brand new structure of the new generation, which would become a masterpiece of 21st c. engineering!

For this reason, back in 1997 German Federal government adopted a decision to build a new, much larger and more powerful Northern Niederfinow boat lift. 2006 marked the commencement of the works near the old historical boat lift and the foundation stone was laid in place on 23 March 2009.

Niederfinow Nord boat lift will meet the latest technological engineering requirements, European waterway parameters and European standards in force for more than 30 years. In the future the new Niederfinow boat lift will meet the mooring parameters for vessels, requiring 115 m length, 12.5 m width and 4 m depth, thus being able to lift barges of up to 104 TEU. It will be suitable for large vessels of up to 9 800 t of dead-weight.

The operation of the new boat lift will enable to transfer a large share of the cargo, transported by land, into water transport that is more economically efficient and good for the environment.

The nearly 300 million Euro object was supposed to start operating in 2017, but the date was postponed due to various reasons. The completion of the new boat lift is likely to happen very soon, perhaps even this year.

Despite the launching of the new modern boat lift, the old historical construction will continue to work until 2025 as historical heritage – the number of tourists enjoying waterways and wanting to get to know the country through its natural landscape is increasing every year. ■

丝绸之路
SILK ROAD

The Vietnamese government and people will never forget China's precious support for its national liberation and construction. Both sides should keep high-level visits, expand cooperation in trade, agriculture, environment, infrastructure, tourism, culture, security, as well as in the Belt and Road Initiative.

Tran Dai Quang, President of Vietnam

2018 KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL XXIV
www.jazz.lt
XXIV KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS
24'
KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS
BIRŽELIO 7-9
KRUIZINIŲ LAIVŲ TERMINALAS, KLAIPĖDA
24'
KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL
JUNE 7-9
CRUISE SHIPS TERMINAL KLAIPEDA
@KlaipedaJazz2017@
KlaipedaJazz
Klaipedos PiliesDziazoFestivalis
WWW.JAZZ.LT
Renginio mecenatas
KLAIPĖDOS BALDAI
sba dalis

下菲诺船梯 —— 德国艺术工程之珠

Aleksandra Tallat

跨区域波罗的海地区项目爱玛和易北-奥德商会的联合会议的组织者培养了一种宝贵传统，即每年向与会者介绍一些内河航运的具体目标。

今年的巡回演出是在历史悠久的德国工程和一座受保护的工业古迹下菲诺船梯举行，该船梯在德国迄今运行最久，1934年它建于下菲诺附近的Oder-Havel运河。

在一个风大寒冷的二月早晨，参加会议的我们乘坐公共汽车离开了柏林。在通往下菲诺的道路向上行驶60公里左右，将美丽的勃兰登堡山谷留在下面。尽管顶部的景色通向宽阔宁静的水道。那里是我们的下菲诺，这是非常受游客欢迎的，每年有超过15万人参观。

欧洲最古老的人工导航渠道之一

我们可以从17世纪初开始下菲诺的历史，即始于1605年并于1746年结束的菲诺通道建设。早在19世纪，这条大约50公里长的水道连接了奥德河和哈维尔河，是普鲁士的主要水道，也是欧洲最古老的人工水道之一。

但是，最终菲诺渠道无法满足运输需求。 1905年，当时的普鲁士政府通过了一项创新的决定，即建造一座新的航行通道柏林 - 什切青，这座航行通道采用了下菲诺船梯。招标项目收到多达10个项目建议书。

经过长时间的讨论、辩论和调整，该项目于1914年启动。目标应该在1918年完成，但所有计划都被第一次世界大战中断。战争结束后，该项目得到了许多改变，工程继续进行至1927年。通道于1932年完工，1934年3月初，该船梯施工现场进行了为期十二天的检查，随后在3月21日进行了首次船梯使用。

到1939年底，下菲诺船梯已经将第十万艘船抬升到通道中，位于36米的高度。

在第二次世界大战期间，船梯遭到严重破坏。其运作仅在1947年得到更新。

2007年，继1954年发生武装冲突时保护文化财产的海牙公约后，德国联邦工程师协会宣布下菲诺船梯为德国工程的保护性历史标志，并颁发了联邦工程师协会授予的标志证书。据指出，这座勤劳的船梯自1934年开始运作以来只休息了71天。

令人印象深刻的工程成功连续工作到今天，我们的参观者可以亲眼看到这一点。然而，据下菲诺的专家介绍，经过八十多年的密集工作，船梯开始出现老化和磨损迹象。适合建造这段时期的备件供应需要巨大的成本，而建筑本身，能够提升长达84米的船只，正成为增加跨欧洲内陆水路网货船的障碍。

内陆水道和新技术

现在是创建新一代全新结构的时候了，这将成为21世纪的杰作工程！

出于这个原因，早在1997年，德国联邦政府就通过了一项决定，即建造一座更新、更强大的北方下菲诺船梯。 2006年在标志着旧船梯工程的附近开工，并于2009年3月23日奠基。

下菲诺北方船梯将满足30多年来最新的技术工程要求、欧洲水道参数和欧洲标准生效。未来，新型下菲诺船梯将符合船舶的系泊参数，需要115米长、12.5米宽和4米深，因此能够提升高达104TEU的驳船。它适用于重达9 800吨的大型船舶。

新船梯的运行将能够将大部分由陆地运输的货物转移到更经济有效且对环境有益的水运中。

近3亿欧元的对象本应于2017年开始运营，但由于各种原因推迟了该日期。新船梯的建成可能很快发生，甚至可能就在今年。

尽管推出了新的现代化船梯，旧的历史建筑将继续作为历史遗产直到2025年 —— 享受水路和想通过自然景观了解该国的游客数量每年都在增加。 ■

丝绸之路 SILK ROAD

The Belt and Road is a historic initiative that will bring huge changes to the region and the world at large, adding that Malaysia will actively participate in it.

Najib Razak, Prime Minister of Malaysia

ORGANIZATORIUS KLAIPĖDOS ŠVENTĖS

PROJEKTĄ FINANSUOJA KLAIPĖDA MIESTO SAVIVALDYBĖ

PROJEKTĄ PRISTATO LRT

PROJEKTO PARTNERIS VJ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

MECENATAS ŠVYTURYS 1784 GO NEALKOHOLINIS

INFORMACINIAI RĖMĖJAI: JŪRA·MOPE·SEA INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE; Vakarų ekspresas www.ve.lt; AKROPOLIS; Klaipėda; Klaipeda. diena.lt; LALUNA 96,9 MHz; Lietuvos rytas

2018 • 2 (102)

JŪRA·SEA

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE 国际商业杂志

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE & TECHNOLOGIES • ENVIRONMENT
交通 • 物流 • 能源 • 石油和天然气 • 科学和技术 • 环境

THE WINDING NEW SILK ROAD

LITHUANIA MAY BECOME A RELIABLE STRATEGIC PARTNER

ON A GLOBAL LEVEL, THE MAIN EVENT WAS WHAT DID NOT HAPPEN

曲折的新丝绸之路

立陶宛可能会成为可靠的战略合作伙伴

在全球层面上，大事件是没有发生的事件

ЛИТВА МОЖЕТ БЫТЬ НАДЕЖНЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЕРОМ

СРЕДИ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ СОБЫТИЙ – ТО, ЧТО НЕ ПРОИЗОШЛО

ИЗЛОМЫ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

NAUJOJO ŠILKO KELIO VINGIAI

LIETUVA GALI BŪTI PATIKIMA STRATEGINĖ PARTNERĖ

TARP SVARBIAUSIŲ PASAULIO ĮVYKIŲ TAI, KAS NEĮVYKO

丝绸之路 SILK ROAD

If Beijing wants a clearer run to advance the economic and strategic goals that underpin OBOR, it needs to do its political homework first.

Andrew Small, Senior Transatlantic Fellow with GMF's Asia Program

www.jura.lt

PARKO GALERIJA

M.Valančiaus g. 6, Kaunas
facebook @parkogalerija
www.parkogalerija.lt

JŪRA MOPE SEA

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 Graželienė
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

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:
Vytas Karaciejus, Antonina Džežulskaitė, Vidas Kuklierius.
Žurnale panaudotos KVJUD, transporto ir logistikos renginių organizatorių nuotraukos ir iliustracijos.

Viršelis
Ingrida Ramanauskienė

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

Tiražas 4 000 egz.

СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

38 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Изломы Нового шелкового пути
LEIDĖJOS ŽODIS
Naujojo šilko kelio vingiai

40 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ
Литва может быть надежным стратегическим партнером
IŠSKIRTINIS INTERVIU
Lietuva gali būti patikima strateginė partnerė

44 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗ
Среди главных мировых событий – то, что не произошло
RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS
Tarp svarbiausių pasaulio įvykių tai, kas neįvyko

46 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ
Балтийские и Северные страны и Китай: торговые и инвестиционные изменения
RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS
Baltijos ir Šiaurės šalys bei Kinija: prekybos ir investicijų pokyčiai

50 ГРУЗООБОРОТ
Доверие клиентов – заслуга опыта KLASCO
KROVA
Klientų pasitikėjimas pelnomas už KLASCO patirtį

52 ПОРТЫ
Надежное направление – Клайпедский порт
UOSTAI
Patikima kryptis – Klaipėdos uostas

55 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ
Роль портов на Новом шелковом пути
TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Uostų vaidmuo Naujajame šilko kelyje

58 ВНУТРЕННИЕ ВОДЫ
Для внутреннего судоходства нужны инвестиции, инновации и международное сотрудничество
VIDAUS VANDENYS
Vidaus laivybai reikalingos investicijos, inovacijos ir tarptautinis bendradarbiavimas

62 БИЗНЕС-ПРАКТИКА
Судоподъемник Нидерфинов – гордость германского инженерного искусства
VERSLO PRAKTIKA
Niederfinow laivų keltuvas – Vokietijos inžinerijos meno pažiba

Изломы Нового шелкового пути

Как говорят эксперты, модель Нового шелкового пути «Один пояс, один путь» все еще находится в стадии младенчества. Действительно, те пять лет, прошедшие с того момента, как президент Китая Си Цзиньпин предложил миру инициативу «Один пояс, один путь», – это младенческий возраст, особенно если сравнить это дерзание Китая с другим историческим шагом, оказавшим огромное влияние на формирование Китайской империи – строительством Великой китайской стены. Однако такое сравнение не совсем уместно, поскольку в XXI веке время, кажется, летит быстрее, чем в третьем столетии до н.э., когда было начато возведение Великой китайской стены. Да и сама инициатива «Один пояс, один путь» гораздо амбициознее – образно говоря, она стремится опоясать весь мир.

За неполных пять лет организаторам инициативы «Пояса и пути» (так сокращенно называют инициативу, где понятие «Пояс» означает связку Восток–Запад по суше между Тихим и Атлантическим океанами через Центральную Азию и Европу, а «Путь» означает морскую дугу или морской путь, соединяющий разные точки земли) удалось заинтересовать 65 стран, которые все вместе составляют треть мирового ВВП и 60 % жителей планеты, т.е. 4,5 млрд человек.

В речи президента Китая Си Цзиньпина, который после недавних выборов в этом году начинает новый, еще один срок полномочий, произнесенной в 2017-м на экономическом форуме в Давосе, прозвучало, что Китай играет роль флагмана в преемственности интеграции мировой экономики, когда поддержка других состоятельных стран, особенно США, уменьшилась.

Эта речь Си Цзиньпина, в которой идея «Одного пояса, одного пути» преподнесена как стремление и призыв ко все сильнее раскалывающемуся и отчуждающемуся миру сотрудничать и создавать общее будущее для всего человечества, была триумфом Китая в Давосе и весомой альтернативой сепаратистскому лозунгу недавно на тот момент избранного президента Америки Дональда Трампа «Сначала Америка» («America First»). Может, потому эта идея всеобщности, вылетевшая из уст президента Китая, вызвала определенную эйфорию и длительные аплодисменты участников форума. Впервые выступая на Давосском форуме, председатель КНР показал, что в современном хрупком мире надо думать не только о себе или своей стране, а обо всей планете.

В этом году Си Цзиньпин в Давос не ездил, однако отзвуки его прошлогодней речи звучали в докладе другого китайского стратега, советника президента по экономическим вопросам Лю Хэ, и разносились в дискуссиях форума, а многие СМИ, перефразируя таких авторитетов, как основатель форума в Давосе Клаус Шваб или мэр Давоса Тарзисиус Кавицель, утверждали, что главную тему этого года «Создание общего будущего в раздробленном мире» инспирировали именно мысли доклада президента Китая.

«Общее будущее в создании лучшего мира» и «Сначала Америка» – установки лидеров двух великих держав, громко и смело объявленные более чем семи миллиардам жителей Земли, на многих произвели впечатление. Явно столкнулись два кардинально противоположных мировоззрения на сущность мира и его развитие. Одно – готовое пустить пулю в лоб глобализации, другое – дающее в руки компас. Так писала пресса.

Какое из них более привлекательно? И какое выберет человечество?

Роль флагмана в опоясывании мира поясом Нового шелкового пути уже обошлась Китаю приблизительно в 900 млрд долларов. Его инвестиции наращивают инфраструктуру, транспорт, энергетику в Азии, Европе, Африке, Латинской Америке и Океании: аэропорт в Непале, морские порты в Шри-Ланке, Индонезии, Малайзии, Сингапуре, на Филиппинах, в Пакистане, Джибути, железнодорожные линии в Индонезии, Кении, Лаосе, Таиланде, Венгрии и Сербии, автострада в Венгрии, нефтеперерабатывающий завод в Иране, гидроэлектростанции в Камбодже, индустриальный парк в Индонезии, расширение Суэцкого канала в Египте, газопроводы в Пакистане, Узбекистане, Туркменистане, проекты возобновляемых источников энергии в Пакистане, Бангладеш и Индонезии и множество других проектов. Взгляды инициаторов Нового шелкового пути устремляются и в Арктику, чтобы ветка Полярного шелкового пути соединила Китай с Европой судоходным маршрутом, проходящим через Арктику.

Идею «Пояса и пути», родившуюся из воспоминаний о прославленном в древности Великом шелковом пути, соединявшем Китайскую и Римскую империи и средневековую Европу, и из современных потребностей, не всегда и не везде встречают неистовыми аплодисментами. Есть бурные проявления и иного толка. Хотя в начале провозглашения инициативы, в 2013-м, Китай утверждал, что это не будет сольной партией лишь этой страны, а симфонией, совместно исполняемой всеми странами, в оркестре постоянно звучат нотки, вызывающие заботу у дирижера оркестра.

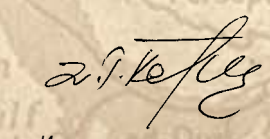
Некоторые государства усматривают в этой идее сотрудничества и всеобщего блага стремление Китая к гегемонии и имперские замашки. Они опасаются, что эти постоянно растущие инвестиции страны, за которые предоставляющий финансирование Азиатский банк инфраструктурных инвестиций взимает проценты выше, чем Международный валютный фонд или Всемирный банк, а кредиты обеспечиваются стратегически важными объектами и ресурсами, обладающими долгосрочной стоимостью, погружают более слабые государства в трясину долгов. Этот риск в последнее время особенно возрос в Пакистане, Джибути, на Мальдивах, в Лаосе, Монголии, Черногории, Таджикистане, Киргизии и других странах. Последствия долгов, вызвавшие протесты среди местного населения, болезненно проявились в Шри-Ланке, которая на 99 лет передала контроль над построенным за кредиты портом Хамбантота китайскому оператору «China Merchants Port Holdings».

Этот и другие нюансы вызывают тревогу у ставшей оппонентом «Пояса и пути» Индии, которая в последнее время более склонна к совместному проекту с США, Японий Австралией, нежели с Китаем.

На форуме «Инициативы пояса и пути» («Belt and Road Initiative»), прошедшем в мае прошлого года в Пекине, в котором приняли участие 29 глав государств и правительств из 130 стран, включая все страны G7, и влиятельные международные организации, было отмечено, что прогресс «Инициатив пояса и пути» очевиден, что к ней подключились более 100 стран и международных организаций, из которых более 40 стран подписали договоры о сотрудничестве с Китаем.

На форуме, тема которого была «Сотрудничество во имя всеобщего процветания», акцентировалось, что после финансового кризиса основа возрождения экономики хрупка и медленна, а основа роста все еще нестабильна. Растущий протекционизм и раздающиеся голоса против глобализации, открытости, перемен и экономической интеграции, стремящиеся сохранить старое мышление и изоляцию стран, тормозят развитие инициативы. Инициаторы «Пояса и пути» призывают взглянуть на более чем двухтысячелетнюю историю, когда Великий шелковый путь по суше и морям побудил людей разных стран открывать региональные границы и развивать торговый, культурный обмен. История показала, что единственным благоприятным для процветания способом является сотрудничество при открытых дверях и выгода для всех. Эта деятельность оставила славную главу истории человечества.

Какую главу напишем мы – жители Земли XXI века и как ее будут оценивать наши потомки, зависит от нашей сегодняшней мудрости, доброй воли и порядочности.



Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала

Naujojo šilko kelio vingiai

Naujojo šilko kelio modelis „Viena juosta, vienas kelias“ tebėra kūdikystės būsenoje, sako ekspertai. Iš tikrųjų penkeri metai, praėję nuo Kinijos prezidento Xi Jinping pasauliui pasiūlytos iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“, tėra kūdikystės amžius, ypač jeigu šį Kinijos užmojį imtume lyginti su kitu istoriniu veiksmu, padariusiu didžiulį poveikį Kinijos imperijos formavimuisi – Didžiosios kinų sienos statyba. Tačiau toks palyginimas nebūtų visai tinkamas, nes XXI amžiaus laikas, atrodo, lekia greičiau negu trečiojo šimtmečio pr. m. e., kuomet buvo pradėta statyti Didžioji kinų siena, laikas. O ir iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“ ambicijos yra kur kas didesnės – vaizdžiai tariant, jos siekia apjuosti pasaulį.

Per nepilnus penkerius metus „Juostos ir kelio“ (taip sutrumpintai vadinama iniciatyva, kur sąvoka „juosta“ reiškia Rytų–Vakarų jungtį žeme tarp Ramiojo ir Atlanto vandenynų per Centrinę Aziją ir Europą, o „kelias“ reiškia jūrų lanką arba jūrų kelią, jungiantį skirtingus žemės taškus) iniciatyvos organizatoriams pavyko sudominti 65 šalis, kurios visos kartu sudaro trečdalį pasaulio BVP ir 60 proc. pasaulio gyventojų, t. y. 4,5 mlrd. žmonių.

Kinijos prezidento Xi Jinping, kuris po neseniai įvykusių rinkimų šiemet pradeda naują, dar vieną valdymo kadenciją, kalboje, pasakytoje 2017 m. Davoso ekonomikos forume, nuskambėjo žodžiai, kad Kinija atlieka flagmano vaidmenį pasaulinės ekonomikos integracijos tęstinume, kai tuo metu kitų turtingųjų šalių palaikymas, ypač JAV, yra sumažėjęs.

Ši Xi Jinping kalba, kurioje „Vienos juostos, vieno kelio“ idėja pateikta, kaip siekis bei raginimas vis labiau susiskaldžiusiam ir svetimėjančiam pasauliui bendradarbiauti ir kurti bendrą ateitį visai žmonijai, buvo Kinijos triumfas Davose ir svari alternatyva tuomet neseniai išrinkto Amerikos prezidento Donaldo Trumpo separatistiniam šūkiui „Pirmiausia Amerika“. Gal būtent ši visuomeniškumo idėja, išskridusi iš Kinijos prezidento lūpų, sukėlė tam tikrą euforiją ir ilgus forumo dalyvių aplodismentus. Pirmą kartą kalbėdamas Davoso forume, Kinijos vadovas parodė, kad šiuolaikiniame trapiame pasaulyje reikia galvoti ne tik apie save ar savo šalį, bet apie visą planetą.

Šiemet Xi Jinping į Davosą nevyko, tačiau jo pernykštės kalbos aidai skambėjo kito Kinijos stratego, prezidento patarėjo ekonomikos klausimais Liu He pranešime ir sklandė forumo diskusijose, o daugelis žiniasklaidos šaltinių, perfrazuodami tokius autoritetus, kaip Davoso forumo įkūrėjas Klaus Schwab ar Davoso meras Tarzisius Caviezel, tvirtino, kad šių metų forumo temą „Bendros ateities kūrimas susiskaldžiusiame pasaulyje“ inspiravo būtent Kinijos prezidento pranešimo mintys.

„Bendra ateitis kuriant geresnį pasaulį“ ir „Pirmiausia Amerika“ – dviejų didžiųjų valstybių lyderių nuostatos, garsiai ir drąsiai paskelbtos daugiau nei septyniems milijardams Žemės gyventojų, daugeliui padarė įspūdį. Akivaizdžiai susidūrė dvi kardinaliai skirtingos pasaulėžiūros į pasaulio esatį ir jo vystymąsi. Viena – pasiruošusi globalizacijai paleisti kulką į kaktą, kita – įduodanti į rankas kompasą, rašė spauda.

Kuri patrauklesnė? Ir kurią pasirinks žmonija?

Flagmano vaidmuo, siekiant Naujojo šilko kelio juosta apjuosti pasaulį, Kinijai jau atsiėjo maždaug 900 mlrd. dolerių. Jos investicijos augina infrastruktūrą, transportą, energetiką Azijoje, Europoje, Afrikoje, Lotynų Amerikoje ir Okeanijoje: oro uostą Nepale, jūrų uostus Šri Lankoje, Indonezijoje, Malaizijoje, Singapūre, Filipinuose, Pakistane, Džibutyje, geležinkelių linijas Indonezijoje, Kenijoje, Laose, Tailande, Vengrijoje ir Serbijoje, greitkelį Vengrijoje, naftos perdirbimo gamyklą Irane, hidroelektrines Kambodžoje, industrijos parką Indonezijoje, Sueco kanalo plėtrą Egipte, dujotiekius Pakistane, Uzbekistane, Turkmėnistane, atsinaujinančiųjų energijos išteklių projektus Pakistane, Bangladeše ir Indonezijoje bei daugybę kitų projektų. Naujojo šilko kelio iniciatorių žvilgsnis krypsta ir į Arktį, kad „Polar Silk Road“ atšaka Kiniją su Europa sujungtų laivybos maršrutu, einančiu per Arktį.

„Juostos ir kelio“ idėja, gimusi iš senovėje garsėjusio Didžiojo šilko kelio, jungusio Kinijos ir Romos imperijas bei viduramžių Europą, prisiminimų ir nūdienos poreikių, ne visuomet ir visur sutinkama gausiais aplodismentais. Esama ir kitokio pobūdžio audringų reiškinių. Nors iniciatyvos paskelbimo pradžioje, 2013 m. Kinija tvirtino, kad tai nebus tik šios šalies solo partija, o visų šalių bendrai atliekama simfonija, orkestre vis pasigirsta natų, kurios orkestro dirigentui kelia rūpesčių.

Kai kurios valstybės šioje bendradarbiavimo ir bendro gėrio idėjoje įžvelgia Kinijos hegemonijos siekį ir imperines užmačias. Jos baiminasi, kad šios vis stiprėjančios šalies investicijos, už kurias Azijos infrastruktūros investicijų bankui už teikiamą finansavimą mokamos didesnės palūkanos nei Tarptautinio valiutos fondo ar Pasaulio bankams, o paskolos užtikrinamos strategiškai svarbiais ir ilgalaikę vertę turinčiais objektais bei ištekliais, silpnesniąsias valstybes skandina skolų liūne. Ši rizika pastaruoju metu ypač padidėjusi Pakistane, Džibutyje, Maldyvuose, Laose, Mongolijoje, Juodkalnijoje, Tadžikistane, Kirgizijoje ir kitose šalyse. Skolų padariniai, sukėlę vietinių gyventojų protestus, skausmingai pasireiškė Šri Lankai, kuri paskolomis pastatyto Hambantotos uosto kontrolę 99 metams perdavė Kinijos operatoriui „China Merchants Port Holdings“.

Šis ir kiti niuansai kelia nerimą „Juostos ir kelio“ oponente tapusiai Indijai, pastaruoju metu labiau linkstančiai prie bendro projekto su JAV, Japonija ir Australija nei su Kinija.

Pernai gegužės mėnesį Pekine įvykusiame „Juostos ir kelio iniciatyvos“ („Belt and Road Initiative“) forume, kuriame dalyvavo atstovai iš 130 šalių ir 29 pasaulio valstybių bei vyriausybių vadovai, įskaitant visas G7 šalis, ir įtakingos tarptautinės organizacijos, pabrėžta, kad „Juostos ir kelio iniciatyvos“ pažanga yra akivaizdi, kad prie jos jau prisijungė daugiau negu 100 šalių ir tarptautinių organizacijų, iš kurių daugiau negu 40 šalių yra pasirašiusios bendradarbiavimo susitarimus su Kinija.

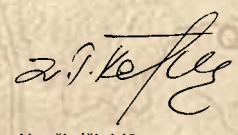
Forume, kurio tema buvo „Bendradarbiavimas siekiant bendro klestėjimo“, pabrėžta, kad po finansų krizės ekonomikos atkūrimo pagrindas yra trapus ir lėtas, o augimo pagrindas – vis dar nestabilus. Didėjantis protekcionizmas ir garsesni balsai prieš globalizaciją, atvirumą, pokyčius ir ekonominę integraciją, siekiantys išsaugoti seną mąstysenę ir šalių izoliaciją, savotiškai stabdo iniciatyvos plėtrą. „Juostos ir kelio“ iniciatoriai kvietė pažvelgti į daugiau nei dviejų tūkstančių metų istoriją, kuomet Didysis šilko kelias žeme ir jūromis paskatino įvairių šalių žmones atverti regionines sienas ir plėtoti prekybos, kultūros, menų bei tradicijų mainus. Istorija parodė, kad vienintelis klestėjimui palankus būdas yra bendradarbiavimas atviromis durimis ir nauda visiems. Ši veikla paliko šlovingą žmonijos istorijos skyrių.

Kokį skyrių parašysime mes – XXI amžiaus Žemės gyventojai – ir kaip jį vertins mūsų ainiai, priklausys nuo dabartinės mūsų išminties, geros valios ir padorumo.

丝绸之路
SILK ROAD

The Belt and Road Initiative is about connecting cultures, communities, economies, and people, as well as about adding new economic flavours by creating infra-structure projects that are based on 21st-century expertise and governance standards.

Christine Lagarde, Managing Director of the International Monetary Fund



Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja

ЛИТВА МОЖЕТ БЫТЬ НАДЕЖНЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЕРОМ

Тема инициативы Нового шелкового пути «Один пояс, один путь» вот уже несколько лет актуальна на международных форумах и конференциях в разных странах мира. В дискуссиях высказываются разные мнения, зачастую противоречивые. Поделиться своими соображениями на эту тему мы пригласили дипломата Кястутиса КУДЗМАНАСА, работавшего послом Литовской Республики в Азербайджане, Турции, ныне – посла по особым поручениям по вопросам политики энергетической безопасности и транспортной стратегии Министерства иностранных дел Литовской Республики.

Ваше превосходительство, на конференции в Нанкине Вы выступили с докладом на тему «Интеграция логистического сектора Литвы и Клайпедского порта в проект «Один пояс, один путь». Кому был адресован Ваш доклад – всему азиатскому рынку или, по сути, он предназначался только Китаю?

Развиваемая в Китае концепция Нового шелкового пути «Один пояс, один путь» охватывает 65 стран. На этой конференции присутствовали делегаты из нескольких десятков стран, представляющие разные звенья логистической цепи, порты Китая и Западной Европы, железнодорожные компании, изготовителей и правительства разных стран. Моей целью было представить участникам конференции из Китая и других стран преимущества транспортной инфраструктуры Литвы для транзита грузов через Клайпедский порт. Порты Балтийских и других европейских стран конкурируют, стремясь привлечь быстро растущий поток китайских грузов в ЕС, поэтому такие конференции привлекают повышенное внимание со стороны не только Китая, Средней Азии, но и стран ЕС.

Какую весть из Литвы вы передали инициатору Нового шелкового пути и основному его реализатору – Китаю?

В условиях глобальной экономики очень важно повышать значение страны, формировать благоприятный имидж, должным образом представлять наши достижения. И это следует делать постоянно – при уменьшении нашей активности, видимости нишу займут конкуренты. Преимущества транспортно-логистического сектора Литвы хорошо известны нашим партнерам в Китае, таким компаниям как «Sinotrans», «Camce Transport», «China Merchants Group», CRCT, «Chengdu CDIRS» и другим. Большой задел имеется у Клайпедского порта, АО «Lietuvos geležinkeliai», Министерства транспорта и коммуникаций ЛР. Литва инвестировала миллиарды евро в развитие транспортной инфраструктуры, у нас есть международные аэропорты, мультимодальные терминалы, Клайпедский порт, быстрыми темпами наращивающий объемы грузооборота. Преимущество Литовских железных дорог состоит в том, что у нас имеется широкая железнодорожная колея до Клайпеды и стандартная европейская колея через Шяштокай. Мы стремимся привлечь контейнерный поток из Китая в Западную Европу и Скандинавию и обратно в Китай через Клайпеду и Шяштокай и готовы к этому. Дополнительную привлекательность в глазах китайских компаний Литве придают эффективно действующие свободные экономические зоны Литвы. После претворения в жизнь проекта «Rail Baltica» Вильнюсский и Каунасский интермодальные терминалы позволят эффективно перераспределять потоки китайских грузов в направлении Север–Юг.

Литва также предлагает Китаю услуги «FinTech», сотрудничая в сфере высоких технологий, наук о жизни.

Как эту весть воспринимает Китай?

Китайские компании активно работают на всем рынке ЕС, не исключение – и Балтийский регион. Уже упомянутая компания CMG, проанализировав логистический и транспортный секторы Балтийских стран и портов Балтийского моря, приняла решение открыть представительство в Литве. Это свидетельствует о том, что Литва и Балтийский регион привлекательны для Китая в развитии инициативы «Пояса и пути».

Почему, по Вашему мнению, самый подходящий маршрут для развития проекта «Пояса и пути» в Европу проходит через Литву и ее Клайпедский порт?

Клайпедский порт – современный, развивающийся самыми быстрыми темпами и обладающий наибольшими возможностями развития порт на Балтике – вместе с компанией «Lietuvos geležinkeliai» может предложить наилучшие условия грузоперевозок в регионе Балтийского моря. Об этом свидетельствует и грузооборот, который за послед-

ние 20 лет стабильно растет в среднем на 7 % в год. Миллиардные инвестиции в развитие инфраструктуры Клайпедского порта позволили Клайпеде стать крупнейшим портом Балтийских стран. Китай стремится диверсифицировать грузопотоки, увеличить грузоперевозки по железной дороге. АО «Lietuvos geležinkeliai» может предложить не только конкурентоспособные цены на перевозку грузов в Клайпедский порт, но и эффективные пограничные и таможенные процедуры. При пересечении поездом белорусско-литовской границы (восточной границы ЕС с СНГ) все таможенные процедуры занимают лишь 30 мин., а далее по той же колее груз доходит до Клайпедского порта. Из Клайпеды груз может добраться до Швеции за 13 час., до Дании – за 19 час., до Финляндии – за 24 часа, а до порта Гамбург – менее чем за двое суток.

У других стран Балтийского моря, скорее всего, имеются другие аргументы. Какие тенденции касательно потоков грузов Вы ощутили при общении с представителями китайского бизнеса и государства?

И Балтийские, и Балканские, и западноевропейские страны стремятся привлечь быстро растущие грузопотоки из Китая. Китайские партнеры традиционно ценят длительную перспективу сотрудничества с учетом многих факторов: перспектив экономического развития страны, политической стабильности, статус-кво двухсторонних отношений. Поэтому в ходе развития экономических отношений с Китаем важна и роль Правительства ЛР, соответствующих министерств Литвы. Литву и Китай связывают дружественные отношения, и это, несомненно, является фактором, оказывающим положительное влияние на динамику наших экономических отношений.

В книге «The New Silk Road. China Meets Europe in the Baltic Sea Region», выпущенной издательством «World Scientific» в 2017 году, в статье авторов университета им. Витаутаса Великого приводятся не слишком впечатляющие цифры, информирующие о передвижении товаров Северных и Балтийских стран из Китая и в Китай. Каковы новейшие тенденции для активизации этого движения?

Действительно, до сих пор подавляющее большинство грузов из Китая доходит до Европы морским путем. Однако с учетом того факта, что по железной дороге груз перевозится в три раза быстрее, а по сравнению с авиационным транспортом – в четыре раза дешевле, этот логистический сектор быстрыми темпами расширяется. Потребность в грузоперевозках между Китаем и ЕС по железной дороге быстро растет. В 2016-м из Китая в ЕС прибыло 1700 составов, в 2017-м планировалось уже 2500 грузовых поездов из Китая. А после 2020-го намечается, что грузопотоки из Китая сухопутным путем составят 5000 поездов в год. Хотя в настоящее время большинство поездов пересекают границу ЕС в районе Бреста (Беларусь), после сильного роста грузопотока потребуются дополнительные маршруты. Эти дополнительные грузопотоки мы и будем стремиться направить через Клайпедский порт и Шяшток-кай. Пока что наблюдается значительный дисбаланс грузопотоков – на три поезда из Китая приходится лишь один поезд из ЕС в Китай. Однако ожидается, что этот дисбаланс будет сокращаться. Китай повышает рост экономики, стимулируя внутреннее потребление, в Шанхае в этом году пройдет выставка, посвященная поощрению импорта, в которой примут участие и литовские компании.

Среди соперничающих за грузы компаний страсти накаляет и развиваемый в Беларуси китайско-белорусский индустриальный парк «Великий Камень», который вскоре приступит к производству продукции и ее интенсивной перевозке в Европу и другие регионы мира. Через какие страны будут проходить маршруты этих новых грузов, которые вольются в трассы «Одного пояса, одного пути» Нового шелкового пути? От чего это будет зависеть: от инфраструктуры, стабильности и надежности страны, умелой работы логистов или лоббистов?

Развитие проекта индустриального парка «Великий Камень» ведется уже несколько лет, какими будут объемы генерируемых грузов, покажет ближайшее будущее. Соседям-белорусам прекрасно известны возможности и преимущества как компании «Lietuvos geležinkeliai», совместно с которой развивается проект контейнерного поезда «Викинг», так и Клайпедского морского порта, так и наших перевозчиков и логистов. Мы готовы обеспечить перевозку и грузов, предназначенных для индустриального парка «Великий Камень», и уже изготовленной продукции в Европу или Китай. Представители литовского бизнеса и Правительства ежегодно принимают участие в Белорусской транспортной неделе и международной выставке в Минске, в эти же дни организуется отдельный Литовско-белорусский транспортный форум. В последние годы важная часть дискуссий на этих мероприятиях приходится именно на разрабатываемый под Минском индустриальный парк и инициативы по увеличению потока грузов через Литву. Как белорусские, так и китайские компании, развивающие индустриальный парк «Великий Камень», признают, что самый безопасный, быстрый и дешевый маршрут вывоза грузов проходит через Клайпедский порт.

丝绸之路
SILK ROAD

Kazakhstan firmly supports the Belt and Road Initiative, and will actively align it with the nation's Bright Road initiative.

Nursultan Nazarbayev, President of Kazakhstan

Как логистический бизнес Литвы и Клайпедский порт, расположенный на пути инициативы «Одного пояса, одного пути», участвуют в проекте Китая и Центральной и Восточной Европы «Китай+16»?

В ходе встречи в формате «16+1», состоявшейся в Будапеште в ноябре 2017-го, основная дискуссия велась об инициативе китайского Нового шелкового пути «Belt and Road». Во встрече принял участие премьер-министр Литвы Саулюс Сквярнялис, который в ходе двухсторонней встречи с главой китайского правительства Ли Кэцяном также обсудил возможности сотрудничества и в транспортной сфере. Во время встречи в Будапеште в формате «16+1» Литва и Китай подписали меморандум о соглашении и сотрудничестве между Правительством Литовской Республики и Правительством Китайской Народной Республики по инициативе Экономического пояса Шелкового пути и морской инициативе Шелкового пути XXI века. Литовская сторона благодаря данному меморандуму рассчитывает на успешный транзит китайских товаров и услуг через территорию Литвы и Клайпедский порт.

Как я уже упоминал, Литва, обладающая развитой должным образом транспортной инфраструктурой и отлично действующим сектором услуг, может успешно соединить рынки Китая и ЕС и стать стратегическим партнером инициативы «Один пояс, один путь». Литва является надежным партнером, предоставляющим возможность пользоваться всей необходимой транспортно-логистической инфраструктурой, которая может помочь Китаю найти новые и развивать имеющиеся бизнес-ниши в Скандинавии, Западной Европе и соседних странах Восточной Европы.

Благодарю за высказанные мысли.

Зита Таллат-Кялпшайте

■

LIETUVA GALI BŪTI PATIKIMA STRATEGINĖ PARTNERĖ

Naujojo šilko kelio iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“ tema jau keletą metų yra aktuali tarptautiniuose forumuose ir konferencijose įvairiose pasaulio šalyse. Diskusijose išsakomos įvairios nuomonės, neretai ganėtinai prieštaringos. Pasidalinti savo įžvalgomis šia tema pakvietėme diplomatą, Lietuvos Respublikos ambasadoriumi dirbusį Azerbaidžane, Turkijoje, dabar Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos ambasadorių ypatingiems pavedimams energetinio saugumo politikos ir transporto strategijos klausimais Kęstutį KUDZMANĄ.

Jūsų Ekscelencija, konferencijoje Nanjinge Jūs skaitėte pranešimą tema „Lietuvos logistikos sektoriaus ir Klaipėdos uosto integracija į projektą „Viena juosta, vienas kelias“. Kam buvo adresuotas Jūsų pranešimas – visai Azijos rinkai, ar iš esmės jis buvo skirtas tik Kinijai?

Kinijos vystoma Naujojo šilko kelio „Viena juosta, vienas kelias“ koncepcija apima 65 šalis. Šioje konferencijoje dalyvavo kelių dešimčių šalių delegatai, atstovaujantys įvairias logistikos grandinės dalis, Kinijos ir Vakarų Europos uostus, įvairių šalių geležinkelius, gamintojus ir vyriausybių atstovus. Mano tikslas buvo pristatyti Kinijos ir kitų dalyvaujančių konferencijoje šalių atstovams Lietuvos transporto infrastruktūros teikiamus privalumus tranzitinių krovinių pervežimui per Klaipėdos uostą. Baltijos ir kitų Europos šalių uostai konkuruoja, siekdami pritraukti sparčiai augantį Kinijos krovinių srautą į ES, todėl tokios konferencijos susilaukia didelio dėmesio ne tik iš Kinijos, Vidurinės Azijos, bet ir iš ES šalių.

Kokią žinią iš Lietuvos Jūs perdavėte Naujojo šilko kelio iniciatorei ir pagrindinei jo įgyvendintojai Kinijai?

Globalios ekonomikos sąlygomis labai svarbu didinti šalies matomumą, formuoti palankų įvaizdį, tinkamai pristatyti mūsų pasiekimus. Ir tai reikia daryti nuolatos – sumažėjus mūsų aktyvumui, matomumui, nišą užims konkurentai. Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus privalumai gerai žinomi mūsų partneriams Kinijoje, tokioms kompanijoms kaip „Sinotrans“, „Camce Transport“, „China Merchants Group“, CRCT, „Chengdu CDIRS“ ir kitoms. Didelį įdirbį padarė Klaipėdos uostas, AB „Lietuvos geležinkeliai“, LR susisiekimo ministerija. Lietuva investavo milijardus eurų į transporto infrastruktūros plėtrą, turime tarptautinius oro uostus, multimodalinius terminalus, sparčiai krovos apimtis didinantį Klaipėdos uostą. Lietuvos geležinkelių privalumas yra tai, kad turime plačią geležinkelio vėžę iki Klaipėdos ir standartinę europinę vėžę per Šeštokus. Esame pasirengę ir siekiame pritraukti konteinerių srautą iš Kinijos į Vakarų Europą ir Skandinaviją bei atgal į Kiniją per Klaipėdą ir Šeštokus. Papildomo patrauklumo Kinijos kompanijų akimis Lietuvai suteikia efektyviai veikiančios Lietuvos laisvosios ekonominės zonos. Įgyvendinus „Rail Baltica“ projektą Vilniaus ir Kauno intermodaliniai terminalai leis Kinijos krovinių srautą efektyviai perskirstyti Šiaurės–Pietų kryptimi.

Lietuva taip pat Kinijai siūlo „FinTech“ paslaugas, bendradarbiavimą aukštųjų technologijų, gyvybės mokslų srityse.

Kaip šią žinią priima Kinija?

Kinijos kompanijos aktyviai dirba visoje ES rinkoje, ne išimtis ir Baltijos

regionas. Jau minėta kompanija CMG, išanalizavusi Baltijos šalių ir Baltijos jūros uostų logistikos ir transporto sektorius, priėmė sprendimą atidaryti atstovybę Lietuvoje. Tai rodo, kad Lietuva ir Baltijos regionas Kinijai yra patrauklūs vystant „Juostos ir kelio“ iniciatyvą.

Kodėl, Jūsų manymu, projekto „Viena juosta, vienas kelias“ plėtrai į Europą tinkamiausias maršrutas būtų per Lietuvą ir per jos uostą Klaipėdą?

Klaipėdos uostas – modernus, sparčiausiai besivystantis ir didžiausias plėtros galimybes turintis Baltijos uostas kartu su „Lietuvos geležinkeliais“ gali pasiūlyti geriausias krovinių pervežimo sąlygas Baltijos jūros regione. Tai rodo ir per paskutinius 20 metų stabiliai, vidutiniškai po 7 proc. per metus augančios uosto krovos apimtys. Milijardinės investicijos vystant Klaipėdos uosto infrastruktūrą leido Klaipėdai tapti stambiausiu Baltijos šalių uostu. Kinija siekia diversifikuoti krovinių srautus, didinti krovinių pervežimus geležinkeliais. „Lietuvos geležinkeliai“ ne tik gali pasiūlyti konkurencingas kainas krovinių pervežimui į Klaipėdos uostą, bet ir greitas bei efektingas sienos kirtimo ir muitinės procedūras. Traukiniui kertant Baltarusijos ir Lietuvos sieną (rytinę ES sieną su NVS), visos muitinės procedūros užtrunka tik 30 min., o toliau ta pačia plačia vėže krovinys pasiekia Klaipėdos uostą. Iš Klaipėdos krovinys gali pasiekti Švediją per 13 val., Daniją – per 19 val., Suomiją – per 24 val., o Hamburgo uostą – greičiau nei per dvi paras.

Kitos Baltijos jūros šalys tikriausiai turi kitų argumentų. Kokias tendencijas dėl krovinių srautų pajutote bendraudamas su Kinijos verslo ir valstybės atstovais?

Ir Baltijos, ir Balkanų, ir Vakarų Europos šalys siekia pritraukti sparčiai augančius Kinijos krovinių srautus. Kinijos partneriai tradiciškai vertina ilgalaikę bendradarbiavimo perspektyvą, atsižvelgdami į daugelį faktorių: šalies ekonominio vystymosi perspektyvas, politinį stabilumą, dvišalių santykių *status quo*. Todėl vystant ekonominius santykius su Kinija labai svarbus ir Lietuvos Vyriausybės, atitinkamų ministerijų vaidmuo. Lietuvą ir Kinija sieja draugiški santykiai ir tai, be abejo, yra faktorius teigiamai veikiantis mūsų ekonominių santykių dinamiką.

2017 m. „World Scientific“ išleistoje knygoje „The New Silk Road. China Meets Europe in the Baltic Sea Region“ Lietuvos Vytauto Didžiojo universiteto autorių straipsnyje pateikiami skaičiai apie Šiaurės ir Baltijos šalių prekių judėjimą iš Kinijos ir į Kiniją nėra įspūdingi. Kokios yra naujausios tendencijos tam judėjimui suaktyvinti?

Iš tiesų, iki šiol didžioji dauguma krovinių iš Kinijos pasiekia Europą jūros keliu. Tačiau įvertinus tai, kad krovinys geležinkeliu pervežamas tris kartus greičiau, o lyginant su oro transportu – keturis kartus pigiau, šis logistikos sektorius sparčiai plečiasi. Poreikis krovinių pervežimui tarp Kinijos ir ES geležinkeliu sparčiai auga. 2016 m. iš Kinijos į ES atvyko 1 700 traukinių, 2017 m. jau buvo planuojama 2 500 krovininių traukinių iš Kinijos. O po 2020 m. planuojama, kad krovinių srautas iš Kinijos sausumos keliu sudarys 5 000 traukinių per metus. Nors šiuo metu didžioji dauguma traukinių kerta ES sieną ties Brestu, Baltarusijoje, stipriai išaugus krovinių srautui, reikės papildomų maršrutų. Šiuos papildomus krovinių srautus ir siekiame nukreipti per Klaipėdos uostą ir Šeštokus. Kol kas stebimas ryškus krovinių srautų disbalansas – trims traukiniams iš Kinijos tenka vienas traukinys iš ES į Kiniją. Tačiau tikimasi, kad šis disbalansas mažės. Kinija didina ekonomikos augimą skatindama vidinį vartojimą, Šanchajuje šiemet netgi vyks paroda, skirta importo skatinimui, kurioje dalyvaus ir Lietuvos įmonės.

Tarp besirungiančiųjų dėl krovinių aistras kaitina ir Baltarusijoje plėtojamas Kinijos bei Baltarusijos industrinis parkas „Didysis akmuo“, kuris netrukus pradės gaminti produkciją ir intensyviai gabenti ją į Europą bei kitus pasaulio regionus. Per kurias šalis nusities šių naujų krovinių maršrutai, įsiliesiantys į Naujojo šilko kelio „Viena juosta, vienas kelias“ trasas? Nuo ko tai priklausys: infrastruktūros, šalies stabilumo ir patikimumo, sumanaus logistų ar lobistų darbo?

„Didžiojo akmens“ industrinio parko projektas vystomas jau keletą metų – kokios bus generuojamų krovinių apimtys, parodys artimiausia ateitis. Kaimynams baltarusiams yra puikiai žinomos tiek „Lietuvos geležinkelių“, su kuriais kartu plėtojamas konteinerinio traukinio „Vikingas“ projektas, tiek Klaipėdos jūrų uosto, tiek mūsų vežėjų ir logistų galimybės bei privalumai. Esame pasirengę užtikrinti ir krovinių, skirtų „Didžiojo akmens“ industriniam parkui, ir jau pagamintos produkcijos pervežimą į Europą ar Kiniją. Lietuvos verslo ir vyriausybės atstovai kasmet dalyvauja Baltarusijos transporto savaitėje ir tarptautinėje parodoje Minske, tuo pačiu būna rengiamas atskiras Lietuvos ir Baltarusijos transporto forumas. Paskutiniaisiais metais šiuose renginiuose svarbi diskusijų dalis tenka būtent šalia Minsko vystomam industriniam parkui bei krovinių srauto per Lietuvą didinimo iniciatyvoms. Tiek Baltarusijos, tiek Kinijos kompanijos, vystančios „Didžiojo akmens“ industrinį parką, pripažįsta, kad kroviniams išvežti saugiausias, greičiausias ir pigiausias maršrutas yra per Klaipėdos uostą.

Kaip Lietuvos logistikos verslas ir „Vienos juostos, vieno kelio“ iniciatyvos kelyje esantis Klaipėdos uostas dalyvauja Kinijos ir Vidurio bei Rytų Europos „Kinija+16“ projekte?

2017 m. lapkritį Budapešte vykusio „16+1 formato“ susitikimo metu pagrindinė diskusija vyko apie Kinijos naujojo Šilko kelio „Belt and Road“ iniciatyvą. Susitikime dalyvavo Lietuvos Ministras Pirmininkas Saulius Skvernelis, kuris dvišalio susitikimo su Kinijos premjeru Li Keqiang metu taip pat aptarė bendradarbiavimo galimybes ir transporto srityje. „16+1 formato“ Budapešto susitikimo metu Lietuva ir Kinija pasirašė Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kinijos Liaudies Respublikos Vyriausybės susitarimo memorandumą dėl bendradarbiavimo pagal Šilko kelio ekonominės juostos ir XXI a. Šilko kelio jūra iniciatyvą. Lietuva, pasirašydama šį memorandumą, tikisi sėkmingo Kinijos prekių ir paslaugų tranzito per Lietuvos teritoriją ir Klaipėdos uostą.

Kaip jau minėjau, Lietuva, turinti tinkamai išvystytą transporto infrastruktūrą ir puikiai veikiantį paslaugų sektorių, gali sėkmingai sujungti Kinijos ir ES rinkas bei tapti „Vienos juostos, vieno kelio“ iniciatyvos strategine partnere. Lietuva yra patikimas partneris, suteikiantis galimybę naudotis visa reikiama transporto ir logistikos infrastruktūra, kuri gali pasitarnauti Kinijai siekiant atrasti naujas bei plėsti esamas verslo nišas Skandinavijoje, Vakarų Europoje bei kaimyninėse Rytų Europos šalyse.

Dėkoju už išsakytas mintis.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė ■

丝绸之路
SILK ROAD

Uzbekistan will continue adhering to the one-China policy and support China's efforts in combating the "three evil forces" of terrorism, separatism and extremism. We are determined to deepen cooperation with China in areas including economy and trade, investment, industrial capacity, infrastructure and water conservation.

Shavkat Mirziyoyev, President of Uzbekistan

EUROMONITOR INTERNATIONAL

СРЕДИ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ СОБЫТИЙ – ТО, ЧТО НЕ ПРОИЗОШЛО

Brexit продолжает поднимать множество вопросов для европейского и мирового бизнеса. Поэтому неудивительно, что до сих пор на международных мероприятиях и в дискуссиях об этом говорит большинство докладчиков.
Как бизнес адаптируется или пытается адаптироваться к новым условиям? Какие испытания ждут впереди? Разве развод Великобритании и ЕС перекроит международные транспортные коридоры и карты дорог, разве изменит тенденции движения товаров в логистических цепочках? Эти и подобные вопросы беспокоят бизнес и связанные с ним структуры. Мы попросили поделиться своими соображениями партнера журнала JŪRA MOPE SEA Даниэля Соломона, эксперта «International Euromonitor».

Даниэль Соломон отвечает за макроэкономическое моделирование и анализ. Области его компетенции включают в себя бизнес-циклы, финансовые рынки и макроэкономику, динамические модели общего равновесия и прикладную макроэконометрику. Даниэль имеет степень магистра в области менеджмента и финансов канадского университета Queen`s, степень магистра экономики в канадском университете МакГилла и степень доктора экономических наук в Монреальском университете. https://lt.linkedin.com/in/bernarddanielsolomon

Как Brexit повлияет на бизнес? Какие испытания предстоят в будущем?

Влияние Brexit в основном почувствуют экономика Соединенного Королевства (СК) и компании, сконцентрировавшие свою деятельность в СК. Однако расходы британских экспортеров, возникшие из-за дополнительных тарифов или барьеров при торговле с ЕС, будут компенсированы дальнейшим обесцениванием британского фунта. Если не будет заключена торговая сделка, на внутреннем рынке СК продажи различных категорий потребительских товаров могут снизиться на 1,5–4,5 %. Для компаний, которые не имеют большого присутствия на рынке Великобритании, влияние Brexit будет минимальным.

Какие из прошлогодних решений или событий были важны для европейской и мировой экономики?

Главным событием для Европы в прошлом году стала победа проевропейски настроенного Эммануэля Макрона на президентских выборах во Франции. Это устранило риск выхода Франции из ЕС и Еврозоны в течение ближайших пяти лет и создало прочную основу для принятия дальнейших мер по укреплению ЕС через Европейский валютный фонд и частично фискальный союз. На 2018–2019 гг. в ЕС остаются две ключевые проблемы:

- Слабые экономика и правительство Италии. В настоящее время выход Италии из Еврозоны маловероятен, но даже в лучшем случае Италия останется со слабым коалиционным правительством и экономикой с большими структурными проблемами.
- Политические споры со странами Восточной Европы, такими как Венгрия и Польша, а также их нелиберальные демократии. Учитывая важность хорошего правительственного строения для миссии ЕС, это может разрушить ЕС, если не предпринять надлежащих действий.

На глобальном уровне главным событием стало то, что не произошло: президент США Дональд Трамп не уничтожил существующий мировой геополитический порядок. НАТО все еще существует с поддержкой США, американо-китайские отношения остались умеренными, хотя недавние тарифы США могут спровоцировать ограниченную торговую войну, и, несмотря на первоначальные опасения по поводу политики Д.Трампа, глобальный рост не остановится и продолжит ускоряться.

Некоторые эксперты в 2018-м прогнозируют кризис, который должен быть сильнее предыдущих. Следует ли нам действительно беспокоиться?

Мировой кризис возможен в любом году, но его вероятность в 2018 году невелика. С 2016 года мировая экономика окрепла, особенно в Еврозоне. Китай остается уязвимым из-за высокого уровня задолженности, но в 2017 году долговое бремя стабилизировалось, и у китайского правительства есть много фискального пространства для спасения в случае банковского кризиса.

Корейская ситуация все еще остается неясной. Война подтолкнула бы экономику Азиатско-Тихоокеанского региона к кризису, который почувствует весь мир. Однако, учитывая огромные расходы, ограничивающие действия Северной Кореи, и наличие азиатских союзников США, такой сценарий маловероятен: мы назначаем ему вероятность 2–7 % в 2018 году.

В нашем текущем прогнозе главными тремя рисками для мировой экономики в 2018 году являются следующие: более сильная, чем ожидалось, стагнация производительности в развитых странах, сопровождающаяся коррекцией фондового рынка и слишком высоким протекционизмом, замедление темпов роста на развивающихся рынках и жесткая посадка экономики Китая.

Любой из этих сценариев снизит ежегодный рост мирового ВВП на 1–1, 5% в течение ближайших трех лет. Каждый из этих сценариев имеет вероятность около 5–15 % в 2018 году в нашем глобальном прогнозе.

Благодарим за ваши прогнозы. ■

TARP SVARBIAUSIŲ PASAULIO ĮVYKIŲ TAI, KAS NEĮVYKO

„Brexit“ ir toliau kelia daugybę klausimų Europos ir pasaulio verslui. Tad nenuostabu, kad tarptautiniuose renginiuose ir diskusijose apie tai kalba daugelis pranešėjų.
Kaip verslas prisitaiko ar mėgina prisitaikyti prie naujų sąlygų? Kokie iššūkiai laukia ateityje? Ar JK ir ES skyrybos perbraižys tarptautinių transporto koridorių bei kelių žemėlapius ir pakeis prekių judėjimo logistikos grandinėse tendencijas? Šie ir panašūs klausimai neramina verslo ir su verslu susijusias struktūras.
Savo įžvalgomis pasidalinti paprašėme JŪRA MOPE SEA partnerio – „International Euromonitor“ – eksperto Danielio SOLOMONO.

Danielis Solomonas yra atsakingas už makroekonominį modeliavimą ir analizę. Kompetencijos sritys: verslo ciklai, finansų rinkos ir makroekonomika, dinaminiai bendrosios pusiausvyros modeliai bei taikomoji makroekonometrija. Danielis yra Kanados Queenso universiteto vadybos ir finansų magistras, Kanados McGillio universiteto ekonomikos magistras bei Kanados Monrealio universiteto ekonomikos mokslų daktaras. https://lt.linkedin.com/in/bernarddanielsolomon

EUROMONITOR INTERNATIONAL

Kaip „Brexit“ paveiks verslą? Kokie iššūkiai laukia ateityje?

„Brexit“ poveikį labiausiai pajaus JK ekonomika ir šioje šalyje savo veiklą sukoncentravusios įmonės. Tačiau JK eksportuotojų išlaidas, kilusias dėl papildomų tarifų ir prekybos su ES barjerų, kompensuos toliau nuvertėjantis Britanijos svaras. Nesudarius jokio prekybos sandorio, JK vidaus rinkoje įvairių vartojimo prekių pardavimuose būtų galimas 1,5–4,5 % smuktelėjimas. Didžiausių savo pajėgų JK nesutelkusioms įmonėms „Brexit“ poveikis bus minimalus.

Kuris iš pernai metų sprendimų ar įvykių buvo esminis Europos ir pasaulio ekonomikai?

Pagrindinis praėjusių metų įvykis Europai – proeuropietiškai nusiteikusio Emmanuelio Macrono pergalė Prancūzijos prezidento rinkimuose. Tai panaikino Prancūzijos pasitraukimo iš ES ir euro zonos riziką artimiausiems penkeriems metams bei sudarė tvirtą pagrindą tolesnėms ES stiprinimo priemonėms per Europos valiutos fondą ir dalinę fiskalinę sąjungą. 2018–2019 m. lieka dvi pagrindinės ES problemos:

- Silpna Italijos ekonomika ir vyriausybė. Šiuo metu Italijos pasitraukimas iš euro zonos yra mažai tikėtinas, tačiau net geriausiu atveju Italija liks su silpna vyriausybine koalicija ir didelių struktūrinių bėdų turinčia ekonomika.
- Politiniai ginčai su Rytų Europos šalimis, pavyzdžiui, Vengrija ir Lenkija bei jų neliberalios demokratijos. Turint omenyje, kokia svarbi yra gera vyriausybinė santvarka ES misijai, nesiėmus tinkamų veiksmų tai galėtų ES suskaidyti.

Žvelgiant pasauliniu mastu, pagrindinis įvykis yra tai, kas neįvyko: JAV prezidentas Donaldas Trumpas nesunaikino pasaulinės geopolitinės tvarkos. NATO tebegyvuoja su JAV parama, JAV ir Kinijos santykiai liko nuosaikūs, nors pastarojo laikotarpio JAV tarifai galėtų išprovokuoti ribotą prekybos karą, tačiau, nepaisant pradinio nerimo dėl D. Trumpo politikos, pasaulinis augimas nesustoja ir toliau didėja.

Kai kurie ekspertai 2018-iesiems pranašauja krizę, kuri turėtų būti dar didesnė nei ankstesnės. Ar mums tikrai verta nerimauti?

Pasaulinė krizė gali ištikti bet kuriais metais, tačiau 2018-aisiais tikimybė maža. Nuo 2016 m. pasaulio ekonomika sustiprėjo, ypač euro zonoje. Kinija ir toliau kenčia nuo didelių skolų, tačiau 2017 m. jų našta stabilizavosi, o Kinijos vyriausybė turi daug fiskalinės erdvės finansinei pagalbai bankų krizės atveju.

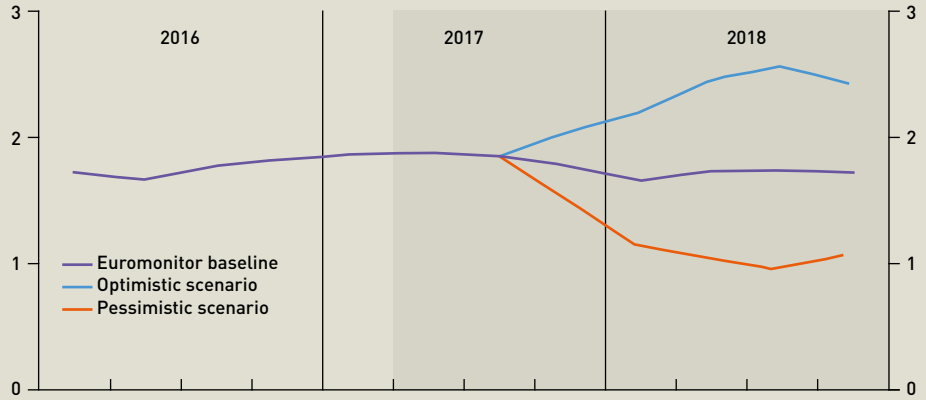
Korėjos situacija lieka vis dar neaiški. Karas įstumtų Azijos ir Ramiojo vandenyno ekonomiką į krizę, kurią pajustų visas pasaulis. Tačiau, atsižvelgiant į Šiaurės Korėjos veiksmus ribojančias didžiules išlaidas ir JAV sąjungininkus Azijoje, šis scenarijus vargiai tikėtinas – tokiai tikimybei 2018 m. galėtume priskirti vos 2–7 %.

Žvelgiant iš dabartinės perspektyvos, trys didžiausios rizikos pasaulio ekonomikai 2018 m. yra šios: didesnė nei planuota pažengusių ekonomikų produktyvumo stagnacija su akcijų rinkos korekcijomis ir aršesniu protekcionizmu, sulėtėjimas besiformuojančiose rinkose bei sunkus Kinijos nusileidimas.

Bet kuris iš šių scenarijų ateinantiems trims metams sumažintų metinį pasaulinį BVP augimą 1–1,5 %. Žvelgiant iš mūsų pasaulinės perspektyvos, kiekvieno iš šių scenarijų tikimybė 2018 m. – 5–15 %.

Dėkojame už Jūsų įžvalgas. ■

Eurozone Real GPD Growth Alternative Scenarios



Sources: Euromonitor International Macro Model

丝绸之路
SILK ROAD

My guess would be that China will move to a new level in its international relationships; moving away from its strategic, but predominantly low-profile trade arrangements to a more dominant politico-economic position in the region.

Stuart Orr, Professor of Business and Law at Deakin University in Australia

Балтийские и Северные страны и Китай: торговые и инвестиционные изменения

Йоне Каляндене

Похоже, инициатива Китая «Один пояс, один путь» («One Belt, One Road») должна создать много возможностей для стран Азии и Европы, попадающих на территорию Нового шелкового пути. Инициатива открывает новые возможности, доступ к финансовым ресурсам или новым потребителям для многих промыслов, особенно из меньших и менее развитых стран. Страны Балтийского и Северного региона также попадают в географическое пространство инициативы «Один пояс, один путь», где и соединятся с Китаем благодаря Новому шелковому пути или Арктическому пути. Однако экономические отношения между этими двумя регионами до сих пор не были особо интенсивными.

Д-р Йоне Каляндене – доцент университета им. Витаутаса Великого, заведующая кафедрой экономики. Она работала экономистом в департаменте макроэкономического анализа и прогнозирования Банка Литвы. Вместе с партнерами из разных зарубежных университетов работала в проекте «The New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region» («Новый шелковый путь: Китай встречается с Европой в регионе Балтийского моря»). Она также включена в общий научно-исследовательский проект, координируемый Балтийским институтом менеджмента и Академией наук Китая «China–Europe: China's Belt and Road Initiative and the Baltic Sea Region» («Китай–Европа: китайская инициатива Пояса и Пути и регион Балтийского моря»).

Изменения в инвестициях

За счет быстрого роста экономики Китая, его ускоренной индустриализации и растущих внешнеторговых потоков Китай стал одной из самых привлекательных стран для зарубежных инвестиций. С другой стороны, иностранные инвестиции самого Китая в мире росли невероятными темпами. С конца 2014 г. Китай входит в тройку крупнейших мировых инвесторов. Однако последние данные показывают, что в 2017-м исходящие инвестиции Китая сократились более чем на 40 % в год. Основной причиной можно считать политику китайского правительства, стремящегося больше контролировать зарубежные инвестиции для того, чтобы проконтролировать потоки капитала, дестабилизирующие экономику страны. Невзирая на это, прогнозы «The Economist Intelligence Unit» показывают, что в ближайшие три года инвестиции Китая за рубежом выйдут на прежний уровень.

Наибольшая сумма китайских инвестиций за рубежом сконцентрирована в странах Азии. На Евросоюз приходится лишь 8 % инвестиций. Таким образом, на Балтийские и Северные страны приходится еще меньшая доля китайских мировых инвестиций. Несмотря на общую тенденцию снижения, инвестиции Китая в Европе все еще растут. В 2017-м их поток по сравнению с предыдущим периодом вырос на 56 %. Однако в Балтийских и Северных странах он сократился на 37 %. Все-таки инвести-

ции Китая в анализируемый регион являются скорее эпизодическими, чем долгосрочными. Крупные инвестиционные проекты осуществляются в отдельных странах раз в 2–3 года. Это и является причиной того, что инвестиции Китая в Балтийских и Северных странах являются неритмичными и уязвимыми.

Инвестиции Северных стран – Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии – в Китае больше, чем инвестиции Китая в этих странах как в номинальном, так и в относительном выражении. Это показывает, что с перспективы этих стран китайский рынок виден больше как возможность для зарубежных инвестиций и развития рынков, чем как потенциальный инвестор и партнер в сфере развития. Но инвесторы Балтийских стран понемногу меняют свою точку зрения и цель инвестирования в Китае. Это тесно связано с политикой и экономической ориентацией, осуществляемой правительством Китая. Долгое время Китай считался лишь страной дешевой рабочей силы, рынок которой ориентирован на экспорт. Поэтому большая часть инвестиций Северных стран концентрировалась на секторах обрабатывающей промышленности. В последнее время на фоне осуществления правительством Китая планов, связанных с технологическим развитием экономики и ориентацией на внутреннее потребление, инвестиции Северных стран снова возросли и изменились секторы, на которые они ориентируются.

Со стороны зарубежных инвесторов Китай не является важным партнером ни для одной из трех Балтийских стран. Потоки прямых иностранных инвестиций из Балтийских стран в Китай являются единичными и хаотичными. По сути, эти три страны в отношениях с Китаем являются скорее получателями инвестиций, чем инвесторами.

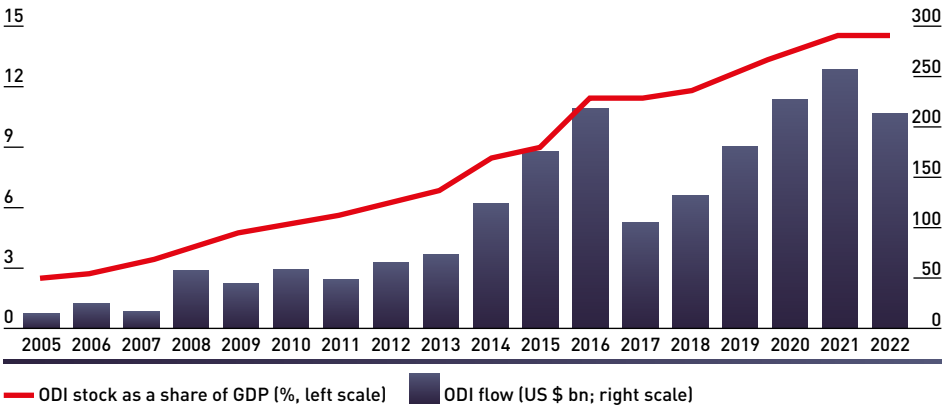
Изменения в торговле

Китай является одним из основных стран внешней торговли в мире. Быстрый рост его внешнеторговых потоков в 2002–2003 гг. был тесно связан с ориентированным на экспорт ростом экономики. Однако в последнее время наблюдается замедление китайских торговых потоков. С 2015-го относительные масштабы экспорта Китая (соотношение экспорта и ВВП) проявляют некоторую тенденцию замедления. Это позволяет утверждать, что рост экономики Китая в последнее время ориентирован на внутренний, а не иностранный рынок. Это замедляет и мировые внешнеторговые потоки.

С учетом внешней торговли роль Китая в Балтийско–Северном регионе невелика. Доля рынка экспорта Китая остается стабильной – 6 % (примерно 3 % в Балтийских странах и около 6–7 % в Северных странах). Наибольшую долю экспорта Китая в регион составляют электрические и неэлектрические машины и оборудование. Эти товары занимают около 1/3 всего экспорта Китая, и наибольшая их часть поступает в Норвегию и Финляндию. Однако в более долгосрочной перспективе наблюдается тенденция снижения импорта этих товаров в Балтийские и Северные страны. Это свидетельствует о том, что экспортная ориентация Китая может быть конкурентоспособной. Крупнейший экспортный рынок китайские товары занимают в низкотехнологичных отраслях: текстиль и его изделия, игрушки, мебель. Это позволяет считать, что дешевая рабочая сила все еще является основным источником конкурентоспособности китайского экспорта в Балтийских и Северных странах.

Экспортеры Балтийских и Северных стран неконкурентоспособны на рынке Китая. Доля их экспортного рынка очень мала (около 0,8 %). Это отчасти обусловлено размером экономик Балтийских и Северных стран. Однако номинальные объемы экспорта из анализируемого региона в Китай не растут уже с 2010 г. Это можно считать потерей экспортеров Балтийских и Северных стран, особенно с учетом того, что спрос на зарубежные товары в Китае должен расти за счет роста внутреннего рынка и доходов. Все-таки в отдельных отраслях китайской промышленности импорт из Балтийских и Северных стран очень важен. Половина импорта мехов и изделий из них поступает в Китай из анализируемого региона (в среднем 55 %). Эти изделия экспортируют две страны – Дания и Финляндия. Другой сектор – целлюлозно-бумажные изделия. Их импорт из Балтийских и Северных стран (в основном Финляндии и Швеции) составляет около 14 % всего импорта этой отрасли в Китае.

China's ODI forecast (balance-of-payments basis)



Sources: IMF; The Economist Intelligent ce Unit.

丝绸之路 SILK ROAD

It is my belief that Britain lying at the western end of the Belt and Road is a natural partner in this endeavour.

Philip Hammond, Chancellor of the Exchequer and Special envoy of the British Prime Minister Theresa May

Обобщение

Один из основных рисков Балтийских и Северных стран в торговле с Китаем – большой дисбаланс. Среднее соотношение экспорта и импорта в них составляет около 40 %. Оно выше в Северных странах и ниже в Балтийских странах. Наиболее сбалансированные потоки – в Швеции (соотношение экспорта и импорта составляет 80 %), а наименее – в Эстонии (соотношение 13 %). Это показывает, что экспорт из Китая здесь намного больше, чем импорт в него. Изготовители Балтийских и Северных стран не продают свою продукцию в Китае, но покупают у него много товаров. Инвестиции в транспортный сектор, цель которых – ускорить сообщение между Балтийскими и Северными странами с Китаем, не имеют особого значения для европейских компаний. А транспортным компаниям невыгодно доставлять товары только в одну сторону.

С точки зрения платежного баланса торговый дисбаланс в Балтийских и Северных странах частично покрывается положительным балансом инвестиций с Китаем. Инвестиции Китая в эти страны намного больше, чем этих стран в Китай. Однако в трех оставшихся Северных странах (Швеция, Дания и Финляндия) баланс инвестиций с Китаем также отрицательный. Это означает, что этим странам надо иметь более обширные положительные торговые или инвестиционные потоки с другими своими экономическими партнерами.

Еще один серьезный риск проистекает из общей политики ЕС в отношении экономических инициатив Китая. С одной стороны, финансовые потоки из Китая, несомненно, послужат стимулом для экономик европейских стран. Но, с другой стороны, это приводит ко многим рискам, связанным с владением и управлением стратегически и экономически важными транспортными, коммуникационными, финансовыми и др. центрами. Поэтому возникают сомнения по поводу суммарного влияния инициативы «Один пояс, один путь» и ее важности для Балтийских и Северных стран и экономики всей Европы. Однако эти китайская инициативы повышают привлекательность Балтийского региона для инвестиций со стороны Китая. А это может быть очень выгодно отдельным транспортным, коммуникационным, финансовым и другим компаниям. ■

Baltijos ir Šiaurės šalys bei Kinija: prekybos ir investicijų pokyčiai

Atrodo, kad Kinijos iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“ („One Belt, One Road“) turėtų sukurti daug galimybių Azijos ir Europos šalims, papuolančioms į Naujojo šilko kelio teritoriją. Iniciatyva atveria naujas galimybes, priėjimą prie finansinių išteklių ar naujų vartotojų daugeliui verslų, ypač iš mažesnių ir mažiau išsivysčiusių šalių. Baltijos ir Šiaurės regiono šalys taip pat patenka į „Vienos juosto, vieno kelio“ iniciatyvos geografinę erdvę, kurioje ji susijungia su Kinija Naujojo šilko kelio arba Arkties kelio dėka. Tačiau ekonominiai santykiai tarp šių dviejų regionų iki šiol nebuvo labai intensyvūs.

Jonė Kalendienė

Dr. Jonė Kalendienė yra Vytauto Didžiojo universiteto docentė, Ekonomikos katedros vedėja. Ji yra dirbusi ekonomiste Lietuvos banko Makroekonominės analizės ir prognozavimo departamente. Drauge su partneriais iš įvairių užsienio universitetų dirbo projekte „The New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region“ („Naujasis šilko kelias: Kinija susitinka su Europa Baltijos jūros regione“). Ji taip pat yra įtraukta į bendrą mokslinį tiriamąjį projektą, koordinuojamą BMI ir Chinese Academy of Social Science „China-Europe: China's Belt and Road Initiative and the Baltic Sea Region“ (Kinijos mokslų akademija „Kinija–Europa: Kinijos iniciatyva Juosta ir Kelias ir Baltijos jūros regionas“).

Investicijų pokyčiai

Dėl spartaus Kinijos ekonomikos augimo, jos sparčios industrializacijos ir didėjančių užsienio prekybos srautų Kinija tapo viena patraukliausių šalių užsienio investicijoms. Iš kitos pusės, pačios Kinijos užsienio investicijos pasaulyje didėjo itin sparčiai. Nuo 2014 m. pabaigos Kinija yra tarp trijų didžiausių pasaulio investuotojų. Tačiau paskutiniai duomenys rodo, kad 2017 m. Kinijos išeinančios užsienio investicijos sumažėjo daugiau nei 40 proc. per metus. Pagrindine priežastimi galima laikyti Kinijos vyriausybės politiką, siekiančią labiau kontroliuoti užsienio investicijas tam, kad sukontroliuotų šalies ekonomiką destabilizuojančius kapitalo srautus. Nepaisant to, „The Economist Intelligence Unit“ prognozės rodo, kad per ateinančius trejus metus Kinijos investicijos užsienyje pasieks anksčiau buvusį lygį.

Daugiausiai Kinijos investicijų užsienyje yra sukaupta Azijos šalyse. Europos Sąjungai tenka tik 8 proc. investicijų. Taigi Baltijos ir Šiaurės šalims tenkanti Kinijos pasaulinių investicijų dalis yra dar mažesnė. Nepaisant bendros mažėjimo tendencijos, Kinijos investicijos Europoje vis dar didėja. 2017 m. jų srautas padidėjo 56 proc. lyginant su ankstesniu laikotarpiu. Tačiau Baltijos ir Šiaurės šalyse jos sumažėjo 37 proc. Vis dėlto Kinijos investicijos į analizuojamą regioną yra labiau atsitiktinės nei ilgalaikės. Didesni investiciniai projektai įgyvendinami atskirose šalyse kas 2–3 metus. Tai lemia, kad Kinijos investicijos Baltijos ir Šiaurės šalyse yra labai kintančios ir pažeidžiamos.

Šiaurės šalių – Danijos, Norvegijos, Švedijos ir Suomijos – investicijos Kinijoje yra didesnės nei Kinijos investicijos šiose šalyse tiek nominaliais, tiek santykiniais dydžiais. Tai rodo, kad iš šių šalių perspektyvos Kinijos rinka matoma labiau kaip galimybė užsienio investicijoms ir rinkų plėtrai nei kaip potencialus investuotojas ir vystymosi partneris. Bet Šiaurės šalių investuotojai po truputį keičia savo požiūrį ir investavimo Kinijoje tikslą. Tai glaudžiai susiję su Kinijos vyriausybės vykdoma politika ir ekonomine orientacija. Ilgą laiką Kinija buvo laikoma vien tik pigios darbo jėgos šalimi, kurios rinka yra orientuota į eksportą. Todėl didesnioji dalis Šiaurės šalių investicijų buvo sutelktos apdirbamosios pramonės sektoriuose. Paskutiniu metu Kinijos vyriausybei įgyvendinant planus, susijusius su technologiniu ekonomikos vystymu bei orientacija į vidaus vartojimą, Šiaurės šalių investicijos vėl padidėjo ir pasikeitė sektoriai, į kuriuos orientuojamasi.

Iš užsienio investicijų pusės Kinija nėra svarbi partnerė nė vienai iš trijų Baltijos šalių. TUI srautai iš Baltijos šalių į Kiniją yra pavieniai ir padriki. Iš esmės, šios trys šalys yra labiau investicijų gavėjos nei investuotojos santykiuose su Kinija.

Prekybos pokyčiai

Kinija yra ir viena pagrindinių užsienio prekybos šalių pasaulyje. Jos užsienio prekybos srautų spartus augimas 2002–2003 m. buvo glaudžiai susijęs su į eksportą orientuotu ekonomikos augimu. Tačiau pastaruoju metu stebimas Kinijos prekybinių srautų sulėtėjimas. Nuo 2015 m. santykiniai Kinijos eksporto mastai (eksporto ir BVP santykis) turi šiokią tokią mažėjimo tendenciją. Tai leidžia teigti, jog Kinijos ekonomikos augimas pastaruoju metu yra labiau orientuotas į vidaus, o ne užsienio rinką. Tai lėtina ir pasaulinius užsienio prekybos srautus.

Atsižvelgiant į užsienio prekybą, Kinijos vaidmuo Baltijos-Šiaurės regione nėra didelis. Kinijos eksporto rinkos dalis išlieka stabili 6 proc. (apie 3 proc. Baltijos šalyse ir apie 6–7 proc. Šiaurės šalyse). Didžiausią Kinijos eksporto dalį į regioną sudaro elektrinės ir neelektrinės mašinos bei įrenginiai. Šios prekės užima apie 1/3 viso Kinijos eksporto ir didžiausia jų dalis keliauja į Norvegiją bei Suomiją. Tačiau ilgesniuoju laikotarpiu stebima šių prekių importo Baltijos ir Šiaurės šalyse mažėjimo tendencija. Tai rodo, jog Kinijos prekinė eksporto orientacija gali būti konkurencinga. Didžiausią eksporto rinkos dalį Kinijos prekės užima žemo technologinio lygio pramonės šakose: tekstilė ir jos gaminiai, žaislai, baldai. Tai leidžia manyti, kad pigi darbo jėga vis dar yra

pagrindinis Kinijos eksporto konkurencingumo šaltinis Baltijos ir Šiaurės šalyse.

Baltijos ir Šiaurės šalių eksportuotojai nėra konkurencingi Kinijos rinkoje. Jų eksporto rinkos dalis yra labai maža (apie 0,8 proc.). Tai iš dalies nulemia Baltijos ir Šiaurės šalių ekonomikų dydis. Tačiau nominalios eksporto apimtys iš analizuojamo regiono į Kiniją nedidėja jau nuo 2010 m. Tai galima laikyti Baltijos ir Šiaurės šalių eksportuotojų praradimu, ypač žinant, kad paklausa užsienio prekėms Kinijoje turėtų augti dėl vidaus rinkos ir pajamų didėjimo. Vis dėlto, atskirose Kinijos pramonės šakose importas iš Baltijos ir Šiaurės šalių yra svarbus. Pusė viso Kinijos kailių ir jų dirbinių importo yra iš analizuojamo regiono (vidutiniškai 55 proc.). Šiuos gaminius eksportuoja dvi šalys – Danija ir Suomija. Kitas sektorius yra plaušienos ir popieriaus gaminiai. Jo importas iš Baltijos ir Šiaurės šalių (daugiausia Suomijos ir Švedijos) sudaro apie 14 proc. viso šios šakos importo Kinijoje.

Apibendrinimas

Viena iš pagrindinių Baltijos ir Šiaurės šalims kylančių rizikų prekyboje su Kinija yra didelis disbalansas. Vidutinis eksporto ir importo santykis jose yra apie 40 proc. Jis didesnis Šiaurės šalyse ir žemesnis Baltijos šalyse. Labiausiai subalansuoti srautai yra Švedijoje (eksporto ir importo santykis yra 80 proc.), o mažiausiai – Estijoje (santykis 13 proc.). Tai rodo, kad importas iš Kinijos čia daug didesnis nei eksportas į ją. Baltijos ir Šiaurės šalių gamintojai neparduoda savo produkcijos Kinijoje, tačiau iš jos perkama daug prekių. Investicijos į transporto sektorių, kurios siektų padaryti susisiekimą tarp Baltijos ir Šiaurės šalių bei Kinijos greitesniu, mažai rūpi Europos įmonėms. O transporto įmonėms nėra taip pelninga gabenti prekes tik į vieną pusę.

Iš mokėjimų balanso pusės, prekybos disbalansas Baltijos šalyse ir Norvegijoje yra dalinai padengiamas teigiamo investicijų su Kinija balanso. Kinijos investicijų į šias šalis srautai yra gerokai didesni nei šių šalių į Kiniją. Tačiau likusiose trijose Šiaurės šalyse (Švedijoje, Danijoje ir Suomijoje) investicijų su Kinija balansas taip pat yra neigiamas. Tai reiškia, kad šioms šalims reikia turėti gerokai didesnius teigiamus prekybos ar investicijų srautus su kitomis savo ekonominėmis partnerėmis.

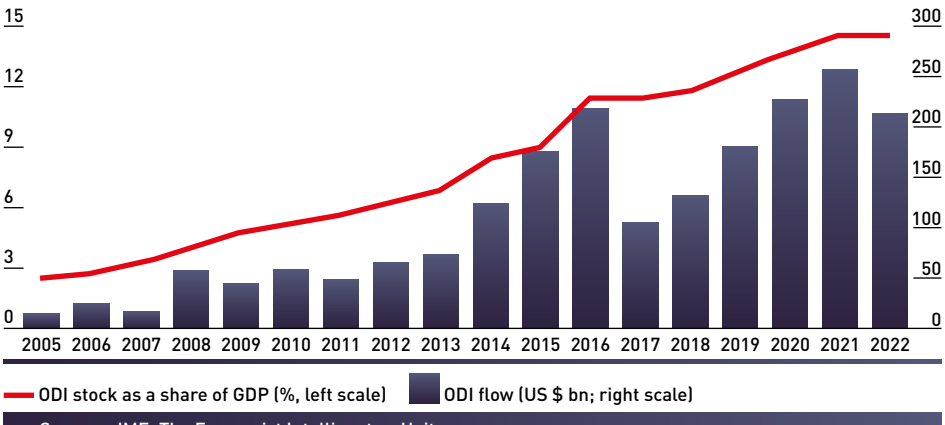
Kita didelė rizika kyla iš bendros ES politikos dėl Kinijos ekonominių iniciatyvų, kuri yra labai nekonkreti. Iš vienos pusės, finansiniai srautai iš Kinijos, be abejo, paskatintų Europos šalių ekonomikas. Bet iš kitos pusės, tai sukelia daug rizikų, susijusių su strategiškai ir ekonomiškai svarbių transporto, ryšių, finansų ir pan. centrų nuosavybe ir valdymu. Todėl kyla abejonių dėl suminio iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“ poveikio ir jos reikšmingumo Baltijos ir Šiaurės šalims bei visos Europos ekonomikai. Betgi ši Kinijos iniciatyva didina Baltijos regiono patrauklumą Kinijos investicijoms. O tai galėtų būti labai naudinga atskiroms transporto, ryšių, finansų ir kita veikla užsiimančioms įmonėms. ■

丝绸之路
SILK ROAD

The One Belt, One Road initiative is the most significant project in our entire modern history. I salute China for this courageous, long-term project.

Milos Zeman,
President of Czech Republic

China's ODI forecast (balance-of-payments basis)



Sources: IMF; The Economist Intelligent ce Unit.

Доверие клиентов – заслуга опыта KLASCO

Вида Бортелене

Клайпедчанам старшего возраста в сегодняшней панораме порта недостает судов, как два десятилетия назад, когда их здесь, стоявших неделями, было множество. А сегодня, переправляясь на пароме через залив, едва успеешь бросить взгляд на какого-нибудь морского гиганта, а завтра его уже нет! Парадокс – порт выглядит полупустым, количество заходящих судов сокращается, а грузооборот растет самыми быстрыми темпами в регионе. Модернизация Клайпедского порта ускорила темпы грузовых работ и производительность труда.

АО «Klaipėdos jūrų krovinių kompanija» (KLASCO) уже третье десятилетие остается лидером портовых стивидорных работ и деловой общественности. За стабильность и высокие результаты деятельности компания ежегодно получает различные призы в сфере бизнеса, последний раз она была выдвинута на номинацию «Самое успешно работающее предприятие 2017».

Глава компании Аудрюс Паужа отмечает, что постоянные изменения параметров порта с учетом тенденций мирового судоходства создали в Клайпедском порту систему развития, которую наблюдателям трудно разделить на части. Просто каждый раз видна новая картина – все более мощный и хорошеющий порт с судами все большей грузовместимости.

Хотя число внутренних конкурентов по развернутой деятельности постоянно растет, KLASCO тоже наращивает мощности и повышает оборот. Руководитель компании Аудрюс Паужа уверяет, что постоянные изменения глубины акватории порта и гидротехнической инфраструктуры в нашем порту в соответствии с тенденциями мирового судоходства создают для всех схожие условия и объединяют в единую систему развития, которую сторонним наблюдателям сложно разделить на части. Клиенты также воспринимают перемены комплексно: мощности грузовых работ, пропускная способность судов, при этом становится неважной протяженность причалов или площадь складских площадок. Когда технические и технологические различия между компаниями становятся почти незаметны, основным критерием для конкуренции все равно остаются индивидуальные черты компаний и компетентность специалистов.

В 2017 году KLASCO произвела перевалку 13,5 млн тонн грузов – на 700 тыс. тонн (+6 %) больше, чем в 2016-м. Больше всего было обработано сыпучих удобрений, металлургического сырья, зерна и насыпных сельхозпродуктов, жидких удобрений, ролкерной техники.

По словам А. Паужи, по масштабам инвестиций 2017 год был умеренным периодом, когда завершался один этап развития и шла подготовка к переходу на другой. На 2 млн евро приобретены техника и технологическое оборудование, обновлено электрохозяйство, система контроля ворот модернизирована и соединена с процессом взвешивания грузов. Это повысило пропускную способность автотранспорта с зерном и сократило количество машин на площадке при въезде в порт.

Однако KLASCO готовится к испытаниям, которые предстоят после углубления дирекцией порта судоходного канала до 17 метров. На берегу в северной части порта построены огромные склады, которые позволят накапливать дополнительные партии грузов и быстро загружать суда еще большего тоннажа. Однако инвестиций ждет южный комплекс KLASCO – морской паромный терминал на полуострове Смяльте. Погрузка морских паромов компании DFDS, которая здесь велась ранее, в 2017-м переведена на другой терминал, благодаря чему освободилось почти 50 га территории KLASCO. Поставлена цель коренным образом ее переоборудовать за пять лет. Грузовой комплекс, образованный из 3–5 мультимодальных терминалов, будет в состоянии обрабатывать до 6 млн тонн грузов в год.

Компании KLASCO принадлежит и буксирная компания «KLASCO Towage Assistance». Она владеет тремя новейшими и самыми мощными буксирами в Клайпедском порту. Этот современный флот способен швартовать самые крупные суда, заходящие в порт.

«За год мы осуществляем перевалку товаров общей стоимостью около шести миллиардов евро. Грузовладельцы склонны доверять свои ценности только профессионально работающей компании. Это тяжелая, но приятная ответственность. Можно сказать, что ключ к успеху – многолетний и многообразный профессиональный опыт, внимание к потребностям клиента. Порт или отдельная стивидорная компания – это словно живой организм, поэтому обновление требуется постоянно. Последовательная инвестиционная программа позволяет KLASCO сохранять позиции лидера не только в Клайпедском порту, но и во всем регионе», – утверждает А. Паужа.

Доля KLASCO в Клайпедском порту по результатам 2017 года составила 32 процента, однако, занимая такую часть рынка, удержать ее сложнее, чем меньшим компаниям подниматься. Основные партнеры KLASCO – промышленные предприятия Литвы и экспортеры зерна, белорусские производители продукции и торговцы, однако контакты устанавливаются и с клиентами из более отдаленных рынков. ■

Klientų pasitikėjimas pelnomas už KLASCO patirtį

Vida Bortelienė

Vyresnio amžiaus klaipėdiečiai uosto panoramoje teigia pasigendantys laivų, nes prieš du dešimtmečius jų regėdavo daugybę stovinčių savaitėmis. O dabar – plaukdamas keltu per marias vos spėjai užmesti akį į kokį jūrų milžiną, o jau rytoj jo nebėra! Paradoksas – uostas atrodo pustuštis, apsilankančių laivų skaičius mažėja, o krova didėja sparčiausiai regione. Klaipėdos uosto modernizacija paspartino krovos greitį ir darbo našumą.

AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO) jau trečią dešimtmetį išlieka uosto krovos ir verslo bendruomenės lyderė. Už veiklos stabilumą ir aukštus rezultatus įmonė kasmet apdovanojama įvairiais verslo prizais, pastarąjį kartą jį apdovanota Lietuvos pramoninkų konfederacijos nominacija „Sėkmingai dirbanti įmonė 2017“.

Bendrovės vadovas Audrius Pauža pastebi, kad nuolatiniai uosto parametrų pokyčiai pagal pasaulines laivybos tendencijas Klaipėdos uoste sukūrė raidos sistemą, kurią stebėtojams sunku išskaidyti dalimis. Tiesiog matomas vis kitoks vaizdas – galingesnio ir gražėjančio uosto su atplaukiančiais vis talpesniais laivais.

Nors vidinių konkurentų pagal išplėtotas veiklas skaičius didėja nuolat, KLASCO taip pat stiprina galias ir didina apyvartą. Bendrovės vadovas A. Pauža teigia, kad nuolatiniai uosto gylio ir hidrotechninės infrastruktūros pokyčiai mūsų uoste pagal pasaulines laivybos tendencijas visiems kuria panašias sąlygas ir sulydo į vieningą raidos sistemą, kurią uosto išorės stebėtojams sunku skaidyti į dalis. Klientai taip pat žvelgia į visumą: krovos pajėgumą, laivų pralaidumą, ir tampa nesvarbu, koks krantinių ilgis ar aikštelių plotis. Kai techniniai ir technologiniai skirtumai tarp kompanijų sumažėja iki nepastebimų, pagrindinis kriterijus konkurencijai vis tiek išlieka individualūs kompanijų bruožai ir specialistų kompetencijos.

2017 m. KLASCO perkrovė 13,5 mln. tonų krovinių – 700 tūkst. tonų (+6 proc.) daugiau nei 2016 m. Daugiausiai krauta: biriųjų trąšų, metalurgijos žaliavos, grūdų bei birių žemės ūkio produktų, skystų trąšų, ro-ro technikos.

Pasak A. Paužos, pagal investicijų mastą 2017 m. buvo nuosaikus laikotarpis, kai užbaigtas vienas plėtros etapas ir rengiamasi pereiti į kitą. Už 2 mln. eurų įsigyta technikos ir technologinės įrangos, atnaujintas elektros ūkis, modernizuota vartų kontrolės sistema, ją sujungiant su krovinių svėrimo procesu. Tai padidino autotransporto su grūdais pralaidumą ir sumažino mašinų kiekius stovėjimo aikštelėje prie uosto vartų.

Tačiau KLASCO ruošiasi iššūkiams, kai Uosto direkcija išgilins uosto laivybos kanalą iki 17 m. Ant kranto šiaurinėje uosto dalyje pastatyti didžiuliai sandėliai, kurie leis sukaupti papildomus kiekius krovinių ir greitai krauti dar didesnius laivus. Tačiau investicijų laukia pietinis KLASCO kompleksas – Jūrų perkėlos terminalas Smeltės pusiasalyje. Čia vykdyta DFDS jūrų keltų krova 2017 m. perkelta į naują terminalą ir atsilaisvino maždaug 50 ha ploto KLASCO teritorija. Iškeltas tikslas per penkerius metus iš esmės ją pertvarkyti. Iš 3–5 atskirų multimodalinių terminalų sudarytas krovos kompleksas būtų pajėgus krauti iki 6 mln. tonų krovinių per metus.

KLASCO priklauso ir vilkikų kompanija „KLASCO Towage Assistance“. Ji turi tris naujausius ir galingiausius Klaipėdos uosto vilkikus. Šiuolaikinis laivynas pajėgus švartuoti pačius didžiausius uosto laivus.

„Per metus krauname prekių, kurių vertė siekia arti 6 mlrd. eurų. Krovinių savininkai linkę savo vertingus daiktus patikėti tik profesionaliai dirbančiai kompanijai. Tai sunki, bet maloni atsakomybė. Galima sakyti, kad sėkmės raktas – ilga ir įvairi profesinė patirtis, dėmesys kliento poreikiams. Uostas ar atskira krovos kompanija yra tarsi gyvas organizmas, todėl nuolat būtinas atsinaujinimas. Nuosekli investicijų programa KLASCO leidžia išlaikyti ne tik Klaipėdos uosto, bet ir viso regiono lyderio pozicijas“, – teigia A. Pauža. KLASCO dalis Klaipėdos uoste pagal 2017 m. rezultatus sudarė 32 proc., o užimant tokią rinkos dalį ją išlaikyti yra sunkiau nei mažesnėms kompanijoms kilti. Pagrindiniai KLASCO partneriai yra Lietuvos pramonės įmonės ir grūdų eksportuotojai, Baltarusijos produkcijos gamintojai ir prekybininkai, tačiau kontaktai mezgami ir su tolesnių rinkų klientais. ■

丝绸之路
SILK ROAD

The Belt and Road construction will offer important opportunities for all countries and Hungary is willing to actively participate in relevant cooperation.

Viktor Orban,
Prime Minister of Hungary

Надежное направление – Клайпедский порт

Самый северный незамерзающий порт на восточном побережье Балтийского моря, обладающий четким стратегическим направлением, в последние годы сохраняет абсолютное лидерство в регионе по грузопотоку. Клайпедский морской порт, расцениваемый как безопасный, прозрачный и надежный, быстрыми темпами движется курсом инноваций, гарантируя своим партнерам услуги высшего качества, скорость и гибкие тарифы.

Клайпедский морской порт как важнейший и крупнейший транспортный центр Литвы соединяет морские, автомобильные и железные дороги с востока и запада. Отсюда – кратчайшие расстояния по суше до важнейших промышленных регионов Восточных стран, легко доступные рынки стран Евросоюза, Скандинавии; через Клайпедский порт проходят основные судоходные линии, ведущие в порты Западной Европы, Юго-Восточной Азии и Америки – чаще всего именно такие географические преимущества Клайпедского порта перечисляют партнеры порта, выбравшие путь своих грузов и товаров именно в этом направлении.

«Клайпедский порт является одним из гарантов успеха, воротами на рынки экспорта не только для региона, но и для всей Литвы. Порт открывает перед предприятиями этого региона великолепные возможности использовать имеющееся географическое положение и развивать в регионе центры услуг. Ведь имеется прекрасное сообщение со Скандинавией, а эти соседние государства, сокращая расходы своих предприятий, переносят свои центры услуг в города соседних государств», – характеризует привлекательность Клайпедского порта для бизнеса как Литвы, так и зарубежных стран президент Конфедерации промышленников Литвы РобертасДаргис.

С максимальной скоростью

«Потребности бизнеса в порту распознаются моментально, поиски возможностей оптимизации затрат ведутся гибко, необходимые решения принимаются быстро. То, как работает порт, является продолжением ключевого обещания клиентам Клайпедской свободной экономической зоны (СЭЗ). В 2017-м мы первыми в мире получили признание за преимущество в предоставлении инвесторам возможности быстро обустроиться и развиваться», – уверяет директор компании по управлению Клайпедской СЭЗ Эймантас Кюдулас.

В прошлом году годовой грузооборот Клайпедского порта вырос до 43,17 млн тонн. По подсчетам, на одном гектаре территории порта ведется перевалка почти 80 000 тонн. Достигнутый максимально высокий уровень использования портовой территории показывает, что процессы в порту происходят чрезвычайно быстро, с применением самых современных технологий. Понимая, что время является одним из важнейших факторов в бизнесе грузоперевозок, портовые терминалы направляют огромные инвестиции в новейшие технологии высочайшего уровня.

Положительная динамика грузооборота порта подтверждает правильность стратегии и конкурентоспособность порта.

Курсом на инновации

Инновации Клайпедского порта и создание добавленной стоимости – дополнительные условия для роста объемов грузооборота, повышения производительности труда и развития порта. В порту используются развитые информационные технологии, позволяющие оформлять процедуры быстро и без человеческих ресурсов. Внедренный здесь принцип одного окна объединяет грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, стивидорные компании, контролирующие государственные органы в осуществлении процедур по перевозке, перевалке и контролю грузов.

Самые современные общепортовые системы обеспечивают оперативный прием судов в порту. Здесь применяются простые и прозрачные процедуры контроля судов и грузов, позволяющие экономить время и ресурсы.

Действующие в порту стивидорные компании, в свою очередь, внедряют самые инновационные технологии, которые позволяют не только сокращать временные издержки, но и служат улучшению экологической ситуации.

Прозрачный и надежный

«Клайпедский морской порт соответствует всем требованиям, которые предъявляются к портам Евросоюза», – такой вывод представили инспекторы Еврокомиссии и Европейского агентства морской безопасности, побывавшие в прошлом году в Клайпедском государственном морском порту. Эксперты Евросоюза тщательно проверяли соблюдение требований безопасности в порту, на его сооружениях инфраструктуры и супраструктуры (терминалах), надлежащее исполнение дирекцией порта функций, связанных с обеспечением безопасности.

Генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус: «Мы являемся безопасным, инновационным, все более экологически чистым портом, осуществляющим прозрачную политику».

Эймантас Кюдулас, директор компании по управлению Клайпедской СЭЗ: «Потребности бизнеса в порту распознаются моментально, поиски возможностей оптимизации затрат ведутся гибко, необходимые решения принимаются быстро».

Робертас Даргис, президент Конфедерации промышленников Литвы: «Порт открывает перед предприятиями этого региона великолепные возможности использовать имеющееся географическое положение и развивать в регионе центры услуг».

«Мы являемся безопасным, инновационным, все более экологически чистым портом, осуществляющим прозрачную политику. Наши партнеры, подрядчики очень часто главным преимуществом нашего порта называют именно то, что мы прозрачны, ясны и понятны», – утверждает генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

Партнеры Клайпедского порта нередко подчеркивают, что Клайпедский порт привлекателен не только своим удобным географическим положением, что также очень важно, но в первую очередь они выбирают Клайпеду за прозрачный и очень четкий порядок. Кроме того, что важно как для инвесторов, так и для клиентов, здесь государство выполняет свои обязательства.

Останавливаться не собираются

Клайпедский порт разрабатывает амбициозные планы развития. Основная цель порта – предоставляемые здесь услуги должны соответствовать самым высоким стандартам, идти в ногу со временем. Клайпедский порт стремится быть готовым принимать суда самых разных параметров, в том числе и самые большие суда, какие только могут зайти в Балтийское море.

«Государство ставит перед собой цель развивать порт за счет привлечения новых грузопотоков, но без увеличения внутренней конкуренции в порту – для нас очень важны существующие пользователи и партнеры порта», – акцентирует А. Вайткус. Действующие в порту самые современные терминалы, предоставляющие услуги высочайшего качества, способны обрабатывать самые разные грузы. С прошлого года в Клайпедском порту начато оказание услуг бункеровки СПГ. Дирекция порта постоянно инвестирует в инфраструктуру, а действующий в порту бизнес – в супраструктуру, и таким образом создаются привлекательные для клиентов условия.

«Мы гордимся налаженным тесным партнерством с портом. Работая сообща, мы стали самым привлекательным местом для таких гигантов, как «GeneralElectric», «PhilipMorris», «Heidelberg» или «Indorama» – крупнейший производитель ПЭТ-гранул в мире, а Клайпедская СЭЗ – самая успешная Свободная экономическая зона в регионе Балтийского моря. Мы особенно высоко ценим решение Правительства о развитии глубоководного аванпорта. С ним мы пойдем еще дальше – верю, что станем ярким центром на карте международного бизнеса и расширим возможности города по привлечению новых прогрессивных промышленных предприятий», – говорит Э. Кюдулас.

Транспортный сектор занимает в Литве значительное место – он создает около 13 % валового внутреннего продукта страны (ВВП). Таким образом, этот сектор, включая Клайпедский порт, который создает более 6 % государственного ВВП, является приоритетной областью государства. ■

Patikima kryptis – Klaipėdos uostas

Šiauriausias neužšąlantis uostas rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, turintis aiškią strateginę kryptį, pastaraisiais metais pagal krovinių srautą išlaiko absoliučią lyderystę regione. Klaipėdos jūrų uostas, vertinamas kaip saugus, skaidrus ir patikimas, sparčiai žengia inovacijų kryptimi, garantuodamas savo partneriams aukščiausios kokybės paslaugas, greitį bei lanksčius tarifus.

Klaipėdos jūrų uostas, kaip svarbiausias ir didžiausias Lietuvos transporto centras, sujungia jūros, sausumos ir geležinkelių kelius iš rytų ir vakarų. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų, lengvai pasiekiamos Europos Sąjungos, Skandinavijos šalių rinkos; per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus –tokius Klaipėdos uosto geografinius pranašumus dažniausiai vardija uosto partneriai, savo krovinių ir prekių kelią pasirinkę būtent šia kryptimi.

„Klaipėdos uostas yra vienas iš sėkmės garantų, vartai į eksporto rinkas ne tik regionui, bet ir visai Lietuvai. Uostas atveria šio regiono įmonėms puikias galimybes išnaudoti turimą geografinę padėtį ir plėsti regione paslaugų centrus. Juk yra puikus susisiekimas su Skandinavija, o šios kaimyninės valstybės, mažindamos savo įmonių sąnaudas, perkelia savo paslaugų centrus į kaimyninių valstybių miestus“, – Klaipėdos uosto patrauklumą tiek Lietuvos, tiek užsienio valstybių verslui įvardija Lietuvos pramoninkų konfederacijos prezidentas Robertas Dargis.

Maksimaliu greičiu

„Verslo poreikiai uoste perprantami akimirksniu, galimybių optimizuoti sąnaudas ieškoma gana lanksčiai, reikiami sprendimai gimsta greitai. Tai, kaip dirba uostas, yra esminio Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos (LEZ) pažado klientams tęstinumas. 2017 m. mes pirmieji pasaulyje pelnėme pripažinimą už pranašumą suteikiant galimybes investuotojams įsikurti ir plėstis greitai“, – teigia Klaipėdos LEZ valdymo bendrovės direktorius Eimantas Kiudulas.

Pernai Klaipėdos jūrų uostas pasiekė 43,17 mln. tonų metinę krovinių apyvartą. Skaičiuojama, kad viename uosto teritorijos hektare kraunama apie 80 000 tonų. Pasiektas maksimaliai aukštas uosto teritorijos išnaudojimo lygis rodo, kad procesai uoste vyksta ypač greitai, pasitelkiant pačias moderniausias technologijas. Suprasdami, kad laikas yra vienas iš svarbiausių faktorių krovinių gabenimo versle, uosto terminalai kreipia didžiules investicijas į aukščiausio lygio, naujausias technologijas.

Didėjanti uosto krovinių apyvartos dinamika patvirtina turint teisingą strategiją ir uostą esant konkurencingą.

Inovacijų kryptimi

Klaipėdos uosto inovacijos ir pridėtinės vertės kūrimas – papildoma sąlyga uosto krovos apimties augimui, veiklos efektyvinimui ir uosto plėtrai. Uoste yra išvystytos IT technologijos, leidžiančios procedūras forminti greitai ir be žmogiškųjų išteklių. Čia įdiegtas vieno langelio principas sujungia krovinių siuntėjus, gavėjus, vežėjus, krovos įmones, kontroliuojančias valstybės institucijas vykdant krovinių gabenimo, ▸

Arvydas Vaitkus, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius: „Esame saugus, inovatyvus, vis labiau ekologiškas ir skaidrią politiką vykdantis uostas.“

Eimantas Kiudulas, Klaipėdos LEZ valdymo bendrovės direktorius: „Verslo poreikiai uoste perprantami akimirksniu, galimybių optimizuoti sąnaudas ieškoma gana lanksčiai, reikiami sprendimai gimsta greitai.“

Robertas Dargis, Lietuvos pramoninkų konfederacijos prezidentas: „Uostas atveria šio regiono įmonėms puikias galimybes išnaudoti turimą geografinę padėtį ir plėsti regione paslaugų centrus.“

krovos ir kontrolės procedūras.

Moderniausios bendros uosto sistemos užtikrina operatyvų laivų priėmimą uoste. Čia taikomos paprastos ir skaidrios laivų ir krovinių kontrolės procedūros, leidžiančios taupyti laiką ir sąnaudas.

Uoste veikiančios krovos įmonės savo ruožtu diegia pačias inovatyviausias technologijas, kurios leidžia ne tik mažinti laiko sąnaudas, bet kartu ir pasitarnauja gerinant ekologinę situaciją.

Skaidrus ir patikimas

„Klaipėdos jūrų uostas atitinka visus Europos Sąjungos uostams keliamus reikalavimus“, – tokią išvadą pateikė praėjusiais metais Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste lankęsi Europos Komisijos ir Europos saugios laivybos administracijos inspektoriai. Europos Sąjungos ekspertai nuodugniai tikrino, kaip laikomasi saugumo reikalavimų uoste, jo infrastruktūros ir suprastruktūros įrenginiuose (terminaluose), aiškintasi, ar Uosto direkcija tinkamai vykdo funkcijas, susijusias su saugumo užtikrinimu.

„Esame saugus, inovatyvus, vis labiau ekologiškas ir skaidrią politiką vykdantis uostas. Mūsų partneriai, rangovai labai dažnai kaip didžiausią mūsų uosto privalumą įvardija būtent tai, kad esame skaidrūs, aiškūs ir suprantami“, – teigia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

Klaipėdos uosto partneriai neretai pabrėžia, kad Klaipėdos uostas patrauklus ne tik dėl geros savo geografinės padėties, kuri taip pat labai svarbi, tačiau pirmiausia jie Klaipėdą renkasi dėl skaidrios ir labai aiškios tvarkos. Be to, kas ypač svarbu tiek investuotojams, tiek klientams, čia valstybė vykdo savo įsipareigojimus.

Nežada sustoti

Klaipėdos jūrų uostas braižo ambicingus plėtros planus. Pagrindinis uosto siekis – čia teikiamos paslaugos turi atitikti aukščiausius standartus, žengiant koja kojon su laiku. Klaipėdos uostas siekia būti pasirengęs priimti įvairiausių parametrų laivus, tarp kurių ir didžiausi į Baltijos jūrą galintys įplaukti laivai.

„Valstybė kelia sau tikslą plėtoti uostą, pritraukiant naujus krovinių srautus, tačiau nedidinant vidinės konkurencijos uoste – mums yra labai svarbūs esami uosto naudotojai ir partneriai“, – pabrėžia A. Vaitkus. Uoste veikiantys moderniausi terminalai, teikiantys aukščiausios kokybės paslaugas, geba apdoroti įvairiausių rūšių krovinius. Nuo pernai Klaipėdos uoste pradėtos teikti SGD bunkeriavimo paslaugos. Uosto direkcija nuolat investuoja į infrastruktūrą, o uoste veikiantis verslas – į suprastruktūrą ir taip kuriamos patrauklios sąlygos klientams.

„Mes džiaugiamės glaudžia partneryste su uostu. Dirbdami kartu tapome patraukliausia lokacija tokiems milžinams, kaip „General Electric“, „Philip Morris“, „Heidelberg“ ar „Indoramai“ – didžiausiai PET gamintojai pasaulyje, o Klaipėdos LEZ – sėkmingiausia laisvąja ekonomine zona Baltijos jūros regione. Itin teigiamai vertiname jo sprendimą plėtoti išorinį giliavandenį uostą. Su juo žengsime dar toliau – tikiu, jog tapsime ryškus centras tarptautinio verslo žemėlapyje ir išplėsime miesto galimybes pritraukiant naujas pažangios pramonės įmones“, – sako E. Kiudulas.

Transporto sektorius Lietuvoje užima reikšmingą vietą – sukuria apie 13 proc. valstybės bendrojo vidaus produkto (BVP). Tad šis sektorius, įskaitant Klaipėdos uostą, sukuriantį daugiau kaip 6 proc. valstybės BVP, yra valstybės prioritetinė sritis. ■

Роль портов на Новом шелковом пути

На 8-ю ежегодную «Транспортную неделю», прошедшую в начале марта в Гданьске, собралось почти 400 участников. Три дня рассматривались темы, связанные с планированием и финансированием проектов развития портов, а также возможности, открывающиеся перед европейским сектором логистики благодаря инициативе Нового шелкового пути.

Прогнозы рынка портов на сегодня и завтра

Внимание участников пленарной сессии мероприятия привлекли Балтийский регион, Польша и концентрированный анализ динамики рынков портов Польши и Балтики. В своем основном выступлении генеральный директор компании «Actia Forum» Богдан Олдаковски отметил интенсивную деятельность польских портов, связанную с инвестициями в инфраструктуру и общим динамичным ростом контейнерооборота, который в Балтийском регионе довольно-таки сильный по сравнению со среднеевропейским показателем.

На конференции рассматривались конкретные примеры нескольких наиболее интересных планируемых проектов развития портов. Представлен краткий обзор инвестиционных планов порта Гдыня: планируемое углубление подходов к порту и внутреннего судоходного канала, строительство общественного паромного терминала, реконструкция железнодорожного подхода к западной части порта и др. Улучшение сухопутного сообщения, строительство новых причалов и инвестиции упоминались и в презентации польского порта Щецин-Свиноуйсьце.

Стокгольмский порт представил проект, осуществление которого уже ведется. В ходе обзора текущих работ проекта порта Стокгольм-Норвик были отмечены комплексность таких стараний и, быть может, излишне амбициозное отношение со стороны некоторых других портов. В качестве одной из причин развития проектов аванпортов были указаны экологические требования. Руководитель бизнес-отдела одного из спонсоров конференции – компании «Actemium» Ингемар Густавссон поделился с аудиторией преимуществами интеграционных решений.

Некоторые из вышеупомянутых тем рассматривались и в докладе заместителя директора WSP Стива Вэя (Steve Wray). Кроме прочих тем, он обсудил с аудиторией и возможные формы инвестиций, связанные с проектами развития возможные риски, такие как требования правлений портов продавать инвестиции ради привлечения потенциальных инвесторов и позволять им более весомо высказываться по вопросам деятельности.

Дискуссия, в ходе которой выступили представители Еврокомиссии, Европейской организации морских портов, «DCT Gdansk», Европейского банка реконструкции и развития, Польского фонда развития, посольства Франции в Варшаве, углубилась в тонкости финансирования проектов. Важность социальных и экологических аспектов все еще остается недооцененной, особенно имея в виду их непосредственное влияние на оценку возможностей проекта. Докладчики также упомянули необходимость объединения инвестиций, насколько это возможно, поскольку разрозненные усилия снижают шансы на успешное завершение проекта.

Архитектор компании «Rundquist Arkitekter» Эрик Гриффитс представил несколько интересных обозрений об интеграции функционирующего порта в функционирующий город. Далее эту тему развил представитель порта Хельсинки, который говорил о развитии города и о том, как это ограничивает площади, доступные для портов. Поскольку города в Европе и во всем мире растут, важность этого вопроса в будущем будет только повышаться.

В своем докладе директор по вопросам регионального развития «TT Club» Эндрю Хаксли рассмотрел кибернетические угрозы для цепочки морских поставок, акцентировав тот факт, что порты являются очень выгодным объектом для киберпреступлений и это только вопрос, когда они начнутся.

Экскурсия по Новому шелковому пути

После восхитительного коктейль-вечера в ратуше Гданьска на второй день участники мероприятия отправились в символическое путешествие по Новому шелковому пути. Основной доклад представила главный эксперт по портам «Deloitte Port Services» д-р Индра Вонк. Несмотря на постоянную потребность в четком определении всего объема Нового шелкового пути, он может предложить огромный спектр возможностей сектору логистики Европейского и Балтийского регионов, включая рекордные потоки капитала и ощутимый многократный возврат от хорошо выполненных инфраструктурных инвестиций.

Представитель университета им. Витаутаса Великого Йоне Каляндене представила анализ торговли и инвестиций между Северными и Балтийскими странами и Китаем. Она отметила, что в настоящее время Китай не является активным игроком в упомянутом регионе – эта страна не входит ни в одну из основных десяток инвесторов в Балтийских и Северных странах, а общие инвестиционные показатели в регионе в прошлом году упали на 37 %.

Представитель министерства морской экономики и внутреннего судоходства Польши представил аудитории более широкую перспективу роли европейских морских портов на Шелковом пути.

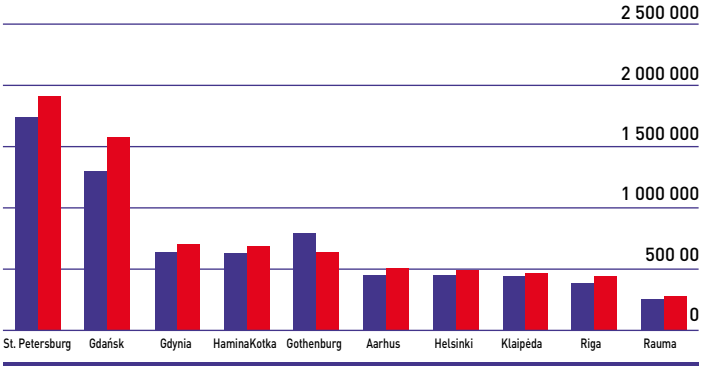
Важность Шелкового пути и его влияние на мировую экономику акцентировались и в докладе редактора «Baltic Transport Journal» Пшемыслава Мышки. В нем подчеркивалось, что необходимо больше внимания уделять вопросам прозрачности грузопотоков. Сам поток также следует лучше оптимизировать. Ведущий партнер «LogCon East» Кристоф Шаковски представил региональные стратегии логистических услуг третьих стран. Он считает, что логистические компании, желающие получить выгоду за счет ▸

丝绸之路
SILK ROAD

Russia is willing to work with China to align the EEU with the Silk Road Economic Belt and deepen bilateral cooperation in areas including education, energy, manufacturing, sports, tourism and trade.

Vladimir Putin, President of the Russian Federation

TOP 10 Baltic container ports 2017 (+9%)



Source: Port Monitor, actiaforum.pl/en/

Uostų vaidmuo Naujajame šilko kelyje

Į 8-ąją kasmetinę kovo pradžioje Gdanske vykusią „Transporto savaitę“ susirinko beveik 400 dalyvių, kurie praleido tris dienas nagrinėdami su uostų plėtros projektų planavimu ir finansavimu susijusias temas bei Naujojo šilko kelio iniciatyvos Europos logistikos sektoriui atveriamas galimybes.

Uostų rinkos prognozės šiandienai ir rytojui

Renginio plenarinėje sesijoje dalyvių dėmesį pritraukė Baltijos regionas, Lenkija bei koncentruota Lenkijos ir Baltijos uostų rinkos dinamikos analizė. Savo pagrindinėje kalboje „Actia Forum“ generalinis direktorius Bogdan Ołdakowski paminėjo intensyvią Lenkijos uostų veiklą, susijusią su investicijomis į infrastruktūrą bei bendruoju dinaminiu konteinerių apyvartos augimu, kuris Baltijos regione yra ganėtinai stiprus, palyginti su Europos vidurkiu.

Konferencijoje buvo nagrinėjami konkretūs kelių įdomesnių planuojamų uostų plėtros projektų pavyzdžiai. Trumpai apžvelgti Gdynės uosto investiciniai planai: planuojamas uosto prieigų bei vidaus vandenų laivybos kanalo gilinimas, viešo keltų terminalo statybos, geležinkelio prieigos prie vakarinės uosto dalies rekonstrukcija bei daugelis kitų. Susisiekimo žeme gerinimas, naujų krantinių statybos bei investicijos buvo minimos ir Lenkijos Ščecino-Svinouiscio uosto pristatyme.

Stokholmo uostas pristatė jau kurį laiką vykdomą projektą. Einamųjų Stokholmo Norviko uosto projekto darbų apžvalgos metu buvo pabrėžtas tokių pastangų kompleksiškumas ir, galbūt, per daug ambicingas tam tikrų kitų uostų požiūris. Kaip viena iš priežasčių plėtoti išorinių uostų projektus buvo įvardinti aplinkosaugos poreikiai. Vieno iš konferencijos rėmėjų „Actemium“ verslo skyriaus vadovas Ingemar Gustavsson su auditorija pasidalino integracijos sprendimų pranašumais.

Kai kurios iš aukščiau paminėtų temų nagrinėtos ir WSP direktoriaus pavaduotojo Steve Wray pranešime. Be kitų temų, jis aptarė ir galimas investicijų formas, su plėtros projektais susijusias rizikas, tokias kaip uostų valdybų poreikį parduoti investicijas siekiant pritraukti potencialių investuotojų bei leisti jiems svariau pasisakyti veiklos klausimais.

Diskusija, kurioje pasisakė Europos Komisijos, ESPO, „DCT Gdansk“, EBRD, Lenkijos plėtros fondas ir Prancūzijos ambasados Varšuvoje atstovai, susitelkė į projekto finansavimo subtilybes. Socialinių ir aplinkosaugos aspektų svarba vis dar lieka nuvertinta, ypač turint omenyje jų tiesioginę įtaką projekto galimybių vertinimui. Pranešėjai taip pat paminėjo būtinybę, kai tik įmanoma, sutelkti investicijas, kadangi padrikos pastangos mažina projekto sėkmingo baigimo šansus.

„Rundquist Arkitekter“ architektas Erik Griffiths pateikė keletą įdomių įžvalgų apie funkcionuojančio uosto integraciją į funkcionuojantį miestą. Šią temą toliau išplėtojo Helsinkio uosto atstovas, kuris kalbėjo apie miesto plėtrą ir kaip tai apriboja uostams prieinamą plotą. Kadangi miestai Europoje ir pasaulyje auga, šio klausimo svarba ateityje tik didės.

Savo pranešime „TT Club“ regioninės plėtros direktorius Andrew Huxley nagrinėjo kibernetines grėsmes jūrų tiekimo grandinei, pabrėždamas faktą, kad uostai yra labai pelningas kibernetinių nusikaltimų objektas ir tik kyla klausimas, kada jie prasidės.

Ekskursija Naujuoju šilko keliu

Po žavingo kokteilių vakarėlio Gdansko rotušėje antrąją renginio dieną dalyviai susirinko į simbolinę kelionę Naujuoju šilko keliu. Pagrindinį pranešimą pristatė „Deloitte Port Services“ vyriausiasis uostų ekspertas dr. Indra Vonck. Nepaisant nuolatinio poreikio aiškiau apibrėžti visą Naujojo šilko kelio apimtį, jis gali pasiūlyti didžiulį galimybių spektrą Europos ir Baltijos regiono logistikos sektoriui, įskaitant rekordines kapitalo įplaukas bei apčiuopiamą daugkartinę gerai įvykdytų infrastruktūrinių investicijų grąžą.

Lietuvos Vytauto Didžiojo universiteto atstovė Jonė Kalendienė pateikė prekybos ir investicijų tarp Šiaurės ir Baltijos šalių bei Kinijos analizę. Ji pa-

Нового шелкового пути, должны выбрать наилучший торговый коридор, произвести соответствующий анализ выбранного маршрута с помощью опытных консультантов и приступить к терпеливому долгосрочному планированию, не забывая и о культурных различиях.

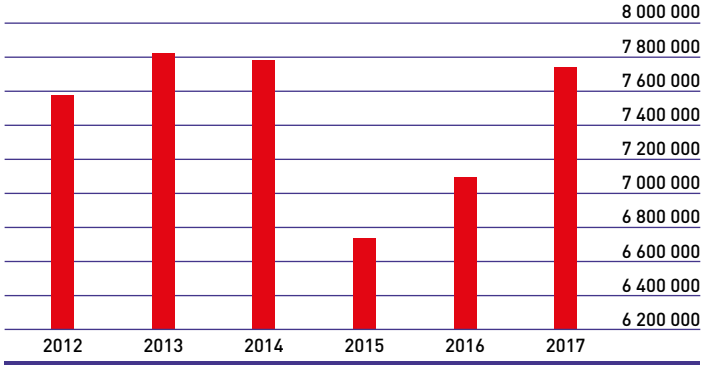
Обсуждались на конференции и вопросы железных дорог. Генеральный директор «Baltic Rail» Стивен Арчер представил взгляд компании на быстрые транспортные связи в Центральной Европе и проанализировал, какие аспекты помогают грузоотправителям сделать выбор между железнодорожным и морским транспортом. Исполнительный директор «InterRail» Карстен Поттарст заглянул еще глубже и попытался ответить на вопрос, может ли Центральная Европа стать воротами для Дальнего Востока. Даже при наличии мощностей и стабильных и надежных связей в разных направлениях важно учитывать возможные геополитические факторы, такие как российское эмбарго и быстро меняющиеся погодные условия вдоль маршрутов.

Интермодальные морские перевозки на короткие расстояния, цепочка создания стоимости СПГ и международное сотрудничество

Во время «Транспортной недели» прошло множество различных дополнительных мероприятий. У аудитории была возможность узнать подробнее об интермодальном сообщении на короткие расстояния, новинках в сфере безопасности и технологий цепочки создания стоимости СПГ и возможности улучшить и финансировать новаторские транспортные практики на уровне международного сотрудничества.

Подготовлено на основе информации, представленной организаторами «Транспортной недели» ■

Top 10 Baltic container markets 2012–2017



Source: Baltic Yearbook 2017, Port Monitor.

丝绸之路
SILK ROAD

We highly value the importance of this initiative for people-to-people contact, cultural exchanges and tourism, and we see great opportunities in the 21st century Maritime Silk Road.

Alexis Tsipras, Prime Minister of Greece

brėžė, kad šiuo metu Kinija nėra ypač aktyvus žaidėjas minėtame regione – ši šalis nepatenka į jokius Baltijos ir Šiaurės šalių pagrindinių investuotojų dešimtukus, o bendrieji investicijų rodikliai regione pernai krito 37 %.

Lenkijos jūrų ekonomikos ir vidaus vandenų laivybos ministerijos atstovas pristatė auditorijai platesnę Europos jūrų uostų vaidmens perspektyvą Šilko kelyje.

Šilko kelio svarba ir jo įtaka pasaulio ekonomikai buvo akcentuojama ir „Baltic Transport Journal" redaktoriaus Przemysław Myszka pranešime. Jame pabrėžta, kad būtina daugiau dėmesio skirti krovinių srauto skaidrumo klausimams. Patį srautą taip pat reikėtų geriau optimizuoti.

„LogCon East" vadovaujantis partneris Christoph Szakowski pristatė trečiųjų šalių logistikos paslaugų tiekėjų regionines strategijas. Jis teigė, kad iš Naujojo šilko kelio pasipelnyti siekiančios logistikos įmonės turi išsirinkti geriausią prekybos koridorių, atlikti tinkamą pasirinkto maršruto analizę pasitelkus patyrusius konsultantus bei imtis kantraus ilgalaikio planavimo nepamirštant ir kultūrinių skirtumų.

Konferencijoje buvo aptariami ir geležinkelių klausimai. „Baltic Rail" generalinis direktorius Stephen Archer pristatė įmonės požiūrį į greito susisiekimo jungtis Vidurio Europoje bei išanalizavo, kurie aspektai padeda krovinių siuntėjams apsispręsti tarp geležinkelio ir jūrų transporto. „InterRail" vykdantysis direktorius Carsten Pottharst žvelgė dar giliau ir pamėgino atsakyti į klausimą, ar Vidurio Europa galėtų tapti Tolimųjų Rytų vartais. Net ir turint pajėgumus bei stabilius ir patikimus ryšius įvairiomis kryptimis, svarbu atsižvelgti į galimus geopolitinius veiksnius, tokius kaip Rusijos embargas ir sparčiai besikeičiančios oro sąlygos palei maršrutus.

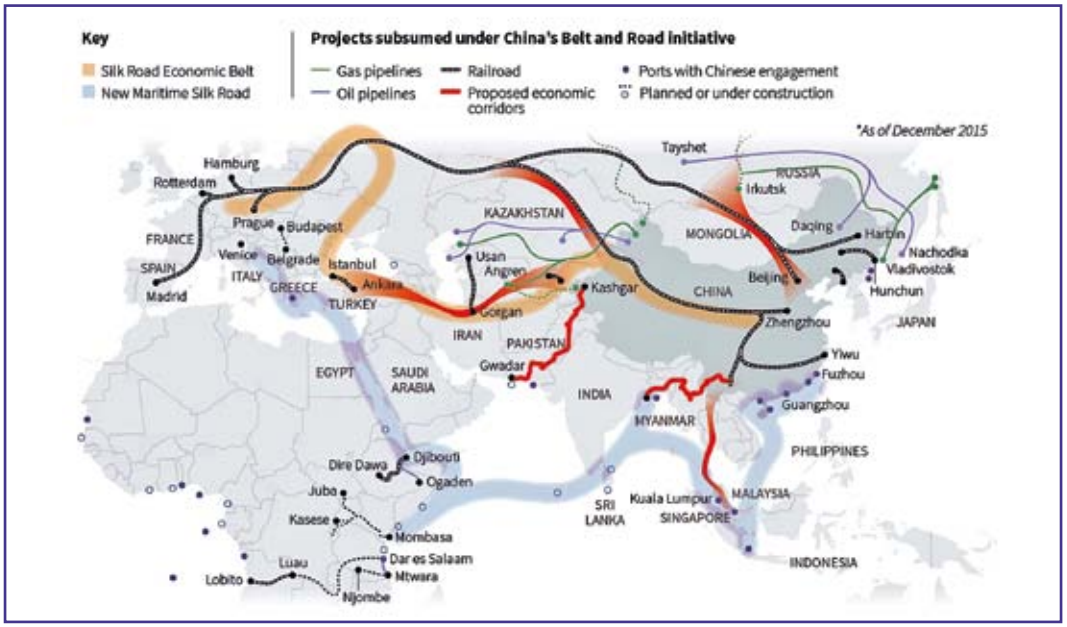
Trumpųjų nuotolių įvairiarūšis jūrų transportas, SGD vertės grandinė ir tarptautinis bendradarbiavimas

„Transporto savaitės" metu vyko daugybė įvairių papildomų renginių. Auditorija turėjo galimybę daugiau sužinoti apie trumpųjų nuotolių įvairiarūšes jungtis, SGD vertės grandinės saugumo ir technologijų naujoves bei kaip pagerinti ir finansuoti novatoriškas transporto praktikas tarptautinio bendradarbiavimo lygiu.

Parengta pagal „Transporto savaitės" organizatorių pateiktą informaciją ■

Šilko kelio atgimimas

2013 m. Kinijos prezidento Xi Jiping paskelbtos Šilko kelio iniciatyvos (taip pat žinomos „Juostos ir Kelio" vardu) tikslas – investuoti į infrastruktūros projektus, įskaitant geležinkelių bei energijos tinklus Azijoje, Afrikoje ir Europoje.



Source: Mercator Institute for Chine Studies

Для внутреннего судоходства нужны инвестиции, инновации и международное сотрудничество

Стефан Брейтенбах,
глава отдела проектов порта Гамбург

Укрепление внутреннего судоходства имеет большое значение для устойчивого развития постоянно растущих объемов перевозок в регионе Балтийского моря. Внутреннее судоходство необходимо развивать как неотъемлемую часть мультимодальной и устойчивой транспортной системы, которая использует преимущества цифровизации и автоматизации. Это требует инвестиций, инноваций и интенсивного международного сотрудничества, поскольку 75 % операций внутреннего судоходства являются трансграничными.

2-я ежегодная конференция EMMA в Берлине

Желание сотрудничать у ста тридцати участников, собравшихся на ежегодную объединенную конференцию проекта EMMA программы региона Балтийского моря «Interreg» и Союза промышленных палат Эльбы и Одера, было сильным. Конференция прошла в посольстве Северных стран в Берлине, а открыл ее посол Швеции в Берлине Пер Торессон.

В выступлениях и дискуссиях на конференции были рассмотрены перспективы развития внутреннего судоходства и рынков речного и морского судоходства. В своей основной речи Курт Бодевиг, европейский координатор Балтийско-Адриатического транспортного коридора TEN-T и уполномоченный по инновационным финансовым решениям Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту, подчеркнул важность внутреннего судоходства для устойчивой транспортной системы в регионе Балтийского моря и Европе.

Для функциональности внутреннего транспорта требуются внутренние водные пути, поскольку железные и автомобильные дороги уже не в состоянии справиться с растущими объемами перевозок. Инго Эглофф, исполнительный директор по маркетингу порта Гамбург, который является основным партнером проекта EMMA, напомнил, что железнодорожный и автомобильный транспорт работают на пределе своих возможностей. За счет увеличения доли внутреннего судоходства можно было бы сократить заторы на автомобильных и железных дорогах – конвой из четырех барж может перевезти столько же грузов, сколько 440 грузовиков.

В докладах и выступлениях участников конференции подчеркивалось, что декарбонизация транспортного сектора Европы является необходимой, так как в настоящее время она составляет четверть всех выбросов в ЕС. Поскольку цель Евросоюза – безуглеродная городская логистика и перенос 30 % транспортируемых по автодорогам грузов на более чистые железнодорожный и водный транспорт до 2030 года, необходимо повышать роль устойчивых видов транспорта. Использование всех возможностей внутреннего судоходства также открывает новые экономические возможности и создает новые рабочие места в регионе.

Решающее значение для расширения внутреннего судоходства имеют инвестиции в инфраструктуру и инновации. Крупные города во всем Евросоюзе соединяют 40 000 километров судоходных водных путей и более 200 внутренних портов, поэтому инвестиции должны осуществляться как на водных путях, так и в портах. Внутренний водный транспорт и порты имеют шанс оказаться на переднем крае цифровой обработки и автоматизации. Цифровизация повышает безопасность и оптимизирует транспортные цепи, что делает внутреннее судоходство еще более эффективным видом транспорта. Кроме того, автономное судоходство также является областью, в которой многое может быть достигнуто в будущем.

Финансовая поддержка необходима для внедрения новых инноваций на рынке. К примеру, партнеры EMMA изучают, как модернизировать моторную баржу, отвечающую европейским стандартам плавания во внутренних водах, для навигации в Швеции в зимних условиях. Исследование о применении в условиях ледовой навигации баржи, предназначенной для внутреннего судоходства, в разработке которой приняли участие и партнеры EMMA из «Avatar Logistics» и Королевского технологического института Швеции, было представлено в ходе конференции и является важным шагом для создания сети внутреннего судоходства в Швеции и в регионе Балтийского моря.

Экспериментальные проекты EMMA

Финляндия. Озеро Сайма, расположенное на юго-востоке Финляндии, простирается в четырех разных регионах и является самым большим озером в Финляндии. Озеро Сайма, занимающее площадь примерно в 4 400 квадратных километров, также является четвертым по величине природным пресноводным озером в Европе. Сайменский канал протяженностью 43 километра соединяет озеро Сайма с Финским заливом.

Этот пилотный проект направлен на демонстрацию экспериментальной среды «Intelligent Saimaa» путем анализа того, какую информацию должна предоставлять речная информационная система, основанная на принципе VTS (службы движения судов) или RIS (речные информационные службы) для разработки интеллектуальных водных транспортных средств.

Кроме того, осуществляемые в настоящее время проекты на Сайменском канале и планируемые улучшения ледокольных операций в течение следующих трех лет могут продлить период деятельности внутреннего водного транспорта до 330 дней в год. Планы на будущее в отношении судоходства в озере Сайма включают увеличение максимальной длины судна на 10 метров, осадки – до 4,45 метра и усовершенствование носовой конструкции судна, предназначенной для взлома льда в фарватере шириной 12,6 метра в зимний период. Преимущества движения судов в озере Сайма – короткие расстояния, очень конкурентоспособная цена на складирование и не перегруженные водные пути и порты. Эти факторы вместе с профессиональными сотрудниками гарантируют соблюдение графиков в цепочках поставок с сохранением разумных цен. Сайма имеет 770 км судоходных каналов с глубиной 4,35 м, а плавание с севера Сайма до портов Центральной Европы занимает 4–5 дней.

Германия. Пилотные проекты в Северо-Восточной Германии ориентируются на совершенствование транспортного менеджмента с использованием прототипного программного обеспечения, которое предоставляет необходимую информацию в вопросах внутреннего водного транспорта. EMMA использует имеющиеся источники данных (такие как RIS) и объединяет их с необходимой информацией для планирования в одно веб-приложение на

основе карты. Таким образом, публичный раздел веб-приложения будет в режиме реального времени предоставлять обзор состояния внутренних водных путей и инфраструктуры во всем регионе, включая общую информацию о дорожном движении. Многие информационные источники, такие как Европейские справочные данные RIS («RIS Index»), уровни воды и система уведомления капитанов «Notices to Skippers», были успешно интегрированы. Веб-приложение особенно полезно для грузоотправителей, организаторов перевозок, владельцев судов и капитанов. Пилотный проект значительно повысит прозрачность и возможности планирования внутреннего водного транспорта. Поэтому внутренний водный транспорт станет более надежным и, в конечном итоге, более конкурентоспособным. Продолжается и сотрудничество с финскими партнерами с целью развития их стратегий цифровизации в регионе Сайма.

Литва. В центре внимания пилотных проектов – развитие перевозок негабаритных грузов из Клайпедского порта в восточный и южный регионы Литвы, северо-восточный регион Польши, а также западный регион Беларуси. Сбор и анализ данных, связанных, например, с потоками грузов и уровнем воды, является первым шагом к дальнейшему развитию существующих цепочек поставок.

Также были завершены прогнозы перевозок негабаритных грузов в Литве и потенциальной доли внутреннего судоходства до 2026 года. Согласно прогнозам, в 2026 году по внутренним водным путям Литвы на баржах будут переправляться около 1000 единиц негабаритных грузов. Следующим шагом будет поиск оптимальных мест для погрузки и выгрузки негабаритных грузов в Клайпедском порту и на внутренних водных путях. Также в стадии разработки находится проект транспортного средства для перевозки негабаритных грузов по внутренним водным путям в Литве. EMMA предлагает хорошую основу для дискуссий с представителями бизнеса, а также для практических действий по использованию литовских внутренних водных путей для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов.

Польша. Куявско-Поморское воеводство и город Быдгощ отвечают за реализацию польского пилотного проекта. Он включает в себя исследовательский круиз и изучение места строительства мультимодальной платформы в гмине Солец-Куявски Быдгощского повята. Первым этапом проекта был рекламный и исследовательский круиз контейнерной баржи. Он состоялся в апреле 2017 года и продлился 9 дней по Висле из Гданьска через Быдгощ и Торунь в Варшаву. Каждый день круиза речные суда (буксир и баржа с 40 контейнерами) останавливались в разных городах на Висле, где проходили рекламные мероприятия. Круиз продемонстрировал транспортный потенциал речного транспорта, а регион Вислы привлек внимание лиц, принимающих решения, к узким местам инфраструктуры, и доказал, что водный транспорт можно использовать и в нынешних неблагоприятных навигационных условиях. В ходе изучения места строительства мультимодальной платформы (речного порта с логистическим центром) был представлен анализ экологических, гидрологических, технических и инфраструктурных факторов в районе между Быдгощем и Солец-Куявски, где и планируется его строительство.

Швеция. С коммерческой точки зрения шведский внутренний водный транспорт делает лишь первые шаги. Несмотря на то, что техническая база для внутренних водных судов существует с конца 2014 года, было начато только несколько инициатив для коммерческих пилотных проектов.

Шведский пилотный проект для внутреннего водного транспорта разделен на две части. В первой части устанавливается логистическая концепция, которая обладает наибольшим потенциалом. В связи с этим EMMA изучает транспортировку жидкого топлива, почвы, щебня, стройматериалов и контейнеров в регионе озера Меларен, транспортировку конструкций и стройматериалов из Стокгольма в Болста, рециркуляцию транспорта из Стокгольма в Болста в регионе Меларена, а также контейнерных перевозок по Гета-каналу.

Первоначально шведским пилотным проектом планировалось установить описание концепции с перечислением логистических транспортных гипотез, потенциальных клиентов и институциональных и технических барьеров, а также перспективной бизнес-моделью для такой установки. Тем не менее работа прошла успешно, и ожидается, что коммерческий пилотный проект на Гета-канале достигнет этапа испытаний в ходе проекта EMMA. Такой проект также подтвердит гипотезы, разработанные на ранних этапах. Кроме того, в стадии разработки находится экспериментальный проект на озере Меларен, который должен материализоваться во время проекта EMMA.

EMMA финансируется Программой региона Балтийского моря «Interreg»

Проект EMMA финансируется программой региона Балтийского моря «Interreg» на 2014–2020 г., которая поддерживает комплексное территориальное развитие и сотрудничество на благо новаторского, более доступного и устойчивого региона Балтийского моря.

Проект возглавляет Маркетинговая ассоциация Гамбургского порта, которая осуществляет его совместно с двадцатью партнерами по проекту из Германии, Финляндии, Литвы, Польши и Швеции.

Общий бюджет составляет 4,42 млн евро, из которых 3,45 млн евро совместно финансируются Программой региона Балтийского моря (ERDF). Продолжительность проекта EMMA – с марта 2016 года по февраль 2019 года.

Еврокомиссия назначила проект EMMA флагманским

Стратегия Евросоюза для региона Балтийского моря – первая макрорегиональная стратегия в Европе. Она направлена на объединение инициатив в различных секторах (рост, устойчивое развитие, транспорт и т. д.), а также содействие сотрудничеству между заинтересованными сторонами в регионе Балтийского моря. ■

丝绸之路
SILK ROAD

Ethiopia and China have achieved significant improvements in cooperation in areas including trade and economy, investment, industrial capacity and infrastructure construction. The Belt and Road Initiative is a farsighted initiative with global implications, which will promote connectivity and cooperation in trade and investment. Ethiopia will actively join in the construction of the Belt and Road.

Hailemariam Desalegn, Prime Minister of Ethiopia

Vidaus laivybai reikalingos investicijos, inovacijos ir tarptautinis bendradarbiavimas

Stefan Breitenbach,
Hamburgo uosto Projektų skyriaus vadovas

Vidaus laivybos stiprinimas – būtina priemonė ieškant tvarių sprendimų nuolat augančioms transporto apimtims Baltijos jūros regione. Vidaus laivybą būtina plėtoti kaip neatsiejamą multimodalinių ir tvarių transporto sistemų dalį, kuri naudojasi visais skaitmeninimo ir automatizavimo pranašumais. Tam būtinos investicijos, inovacijos ir intensyvus tarptautinis bendradarbiavimas, kadangi 75 % vidaus laivybos operacijų vyksta tarpvalstybiniu mastu.

Antroji kasmetinė EMMA konferencija Berlyne

Į kasmetinę jungtinę Baltijos jūros regiono „Interreg“ programos projekto EMMA bei Elbės ir Oderio pramonės rūmų konferenciją susirinkusių 130 dalyvių noras bendradarbiauti atrodė tvirtas. Konferencija vyko Šiaurės šalių ambasadoje Berlyne, o ją atidarė Švedijos ambasadorius Berlyne Per Thöresson.

Konferencijos metu pristatytose kalbose ir diskusijose buvo plėtojami vidaus laivybos perspektyvų ir upių bei jūrų laivybos rinkų klausimai. Savo pagrindinėje kalboje Baltijos ir Adrijos jūros pagrindinio tinklo TEN-T Europos koordinatorius bei „DG MOVE“ Inovacinių finansinių sprendimų įgaliotinis Kurt Bodewig pabrėžė vidaus laivybos svarbą tvariai Baltijos jūros regiono ir Europos transporto sistemai.

Vidaus transporto funkcionalumui reikalingi laivakeliai, kadangi keliai ir geležinkeliai nebegali pakelti augančių transporto apimčių. Hamburgo uosto – pagrindinio projekto EMMA partnerio – rinkodaros generalinis direktorius Ingo Egloff priminė, kad jau beveik pasiektas geležinkelių ir kelių galimybių limitas. Padidinus vidaus vandenų transporto dalį, būtų galima sumažinti kamščius keliuose ir geležinkeliuose – keturių baržų konvojus gali gabenti tiek pat krovinių, kiek paskirstoma per 440 sunkvežimių.

Savo ataskaitose ir kalbose konferencijos dalyviai pabrėžė, kad Europos transporto sektoriaus dekarbonizavimas yra būtinas, kadangi šiuo metu jis sudaro visą ketvirtį bendrųjų ES emisijų. Kadangi Europos Sąjungos tikslas – miestų logistika be anglies dvideginio ir iki 2030 m. perkelti 30 % keliais transportuojamų krovinių į švaresnes geležinkelio bei vandens transporto priemones, būtina stiprinti tvarių transporto rūšių vaidmenį. Išnaudojant visas vidaus vandenų galimybes atsiveria ir naujos ekonominės galimybės bei sukuriamos naujos darbo vietos regione.

Norint sustiprinti vidaus vandenų transportą, būtinos investicijos į infrastruktūrą ir inovacijas. Didžiuosius miestus visoje ES jungia 40 000 km laivybos kelių ir daugiau nei 200 vidaus vandenų uostų, todėl investicijos būtinos tiek plėtojant laivybos kelius, tiek pačius uostus. Vidaus vandenų transportas ir uostai turi galimybę būti skaitmeninimo bei automatizacijos priešakyje. Skaitmeninimas didina saugumą ir optimizuoja transporto grandines, todėl vidaus vandenų laivyba tampa dar efektyvesne transporto rūšimi. Be to, iš autonominės laivybos ateityje taip pat galima daug tikėtis.

Naujų inovacijų diegimui rinkoje reikalinga finansinė parama. Pavyzdžiui, EMMA partneriai tiria, kaip būtų galima modifikuoti vidaus vandenų Europos standartais paremtą motorinę baržą, kad ji galėtų plaukioti Švedijos vandenimis žiemos sąlygomis. Tyrimas apie vidaus vandenų baržų pritaikymą žiemos sąlygoms, prie kurio prisidėjo ir EMMA partneriai „Avatar Logistics“ bei Švedijos karališkasis technologijų institutas, buvo pristatytas konferencijos metu ir yra svarbus žingsnis kuriant Švedijos ir Baltijos jūros regiono šalių vidaus vandenų tinklą.

Bandomieji EMMA projektai

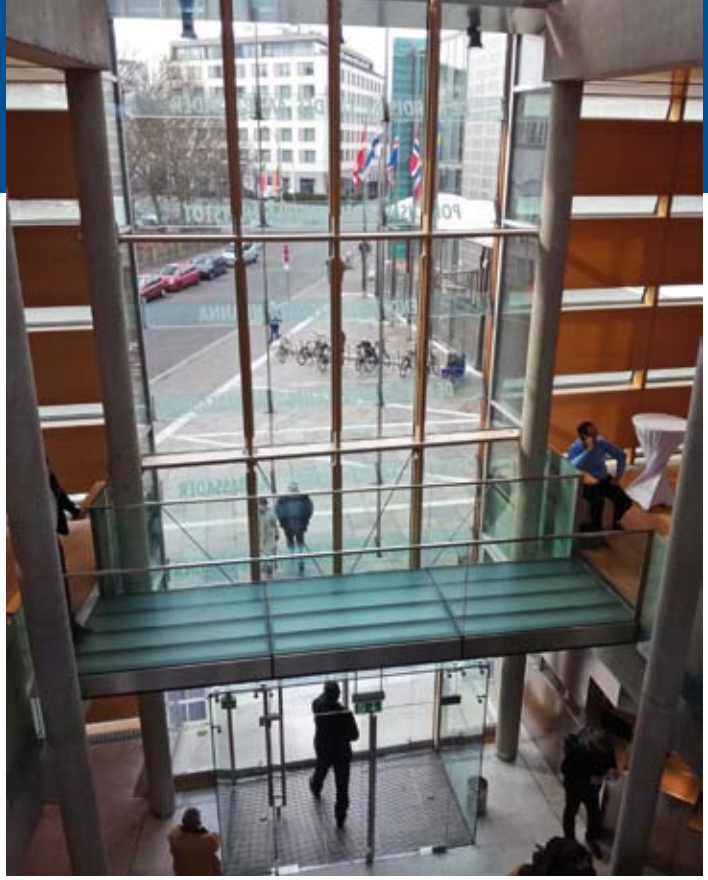
Suomija. Pietryčių Suomijoje esantis Saimos ežeras jungia keturis skirtingus regionus ir yra didžiausias ežeras šalyje. Maždaug 4 400 kv. km Saimos ežeras taip pat yra ketvirtas pagal dydį natūralus gėlavandenis ežeras Europoje. 43 km ilgio Saimos kanalas jungia ežerą su Suomijos įlanka.

Šiuo projektu siekiama pademonstruoti „Protingojo Saimos“ eksperimentinę aplinką analizuojant, kokią informaciją turi pateikti upės informacijos sistema, paremta VTS arba RIS (upių informacijos tarnybos) principu, norint išvystyti protingo vandens transporto būdus. Be to, Saimos kanale šiuo metu vykdomi projektai ir planuojami ledlaužių darbo patobulinimai per ateinančius trejus metus gali prailginti veiklos laikotarpį iki 330 dienų. Ateities laivybos Saimos ežeru planais siekiama maksimaliai padidinti laivų ilgį iki 10 m, grimzlės gylį – iki 4,45 m bei patobulinti laivų pirmagalio konstrukciją, kuri lede pralaužtų 12,6 m pločio vandens kanalus žiemos sezonu. Saimos laivų eismo pranašumai – trumpi atstumai, labai konkurencinga sandėliavimo kaina bei eismu neužkimšti vandenkeliai ir uostai. Šie veiksniai kartu su profesionaliais darbuotojais užtikrina, kad būtų laikomasi tiekimo grandinių tvarkaraščių išlaikant geras kainas. Saima turi 770 km 4,35 m gylio laivybos kanalų, o kelionės trukmė iš Šiaurės Saimos iki Vidurio Europos uostų yra apie 4–5 dienos.

Vokietija. Šiaurės Rytų Vokietijos bandomieji projektai orientuoti į transporto vadybos gerinimą naudojant prototipinę programinę įrangą, kuria suteikiama reikalinga vidaus vandenų transporto informacija. EMMA naudoja pasiekiamus duomenų šaltinius (tokius kaip RIS) ir sujungia juos su planavimui reikalinga informacija vieno žemėlapio pagrindu sukurtoje žiniatinklio programoje. Taigi, viešoji žiniatinklio programos dalis teiks realaus laiko informaciją apie viso regiono vidaus vandenkelių bei infrastruktūros būseną, įskaitant bendrą informaciją apie eismą. Daug informacijos šaltinių, tokių kaip Europos RIS informaciniai duomenys („RIS Index“), vandens lygiai bei „Notices to Skippers“ pranešimų kapitonams sistema jau buvo sėkmingai integruoti. Žiniatinklio programa yra ypač naudinga vežėjams, transporto organizavimui, laivų savininkams ir kapitonams. Bandomasis projektas taip pat padidins skaidrumą ir vidaus vandenų transporto planavimo galimybes. Todėl vidaus vandenų transportas taps dar patikimesniu ir konkurencingesniu. Vyksta ir bendradarbiavimas su partneriais iš Suomijos, siekiant plėtoti jų skaitmeninimo strategijas Saimos regione.

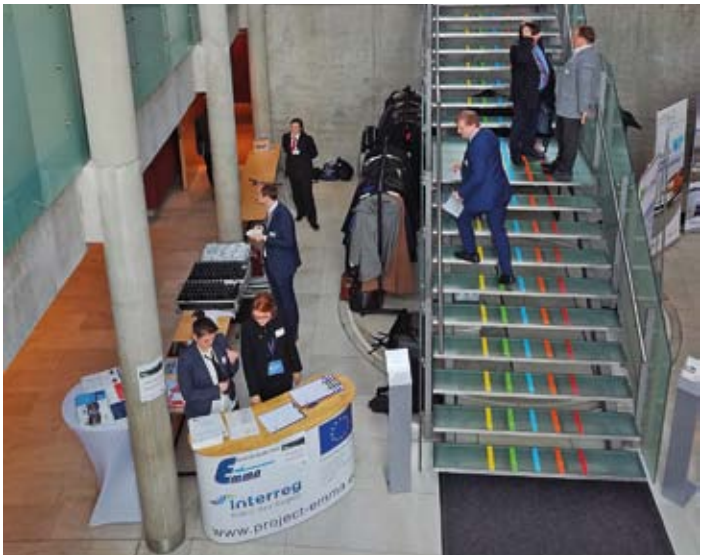
Lietuva. Bandomųjų projektų dėmesio centras – negabaritinių krovinių transporto iš Klaipėdos uosto į Lietuvos rytų ir pietų regionus, šiaurės rytų Lenkijos regioną bei Baltarusijos vakarų regioną plėtra. Duomenų rinkimas ir, pavyzdžiui, su krovinių srautais ir vandens lygiu susijusių duomenų analizė – pirmasis esamų tiekimo grandinių vystymo etapas.

Taip pat buvo baigtos negabaritinių krovinių transporto plėtojimo Lietu-



voje prognozės iki 2026 m. Remiantis prognozėmis, iki 2026 m. Lietuvos vidaus vandenimis baržomis turėtų būti perplukdyta apie 1 000 negabaritinių krovinių. Kitas žingsnis būtų rasti optimaliausias vietoves negabaritinių krovinių pakrovimui ir iškrovimui Klaipėdos uoste bei vidaus vandenyse. Taip pat rengiami negabaritinių krovinių gabenimo Lietuvos vidaus vandenų keliais priemonių planai.

EMMA duoda puikų pagrindą diskusijoms su verslo atstovais, taip pat praktinėms priemonėms vykdant negabaritinių ir sunkiųjų krovinių transportavimą Lietuvos vidaus vandenimis.



Lenkija. Lenkijos bandomąsias programas vykdo Kujavijos Pamario vaivadija ir Bydgoščiaus miestas. Jų metu organizuojamas ir tyrimo kruizas bei multimodalinės platformos statybos Bydgoščiaus-Solec Kujavskio regione tyrimas. Pirmojo bandomosios programos etapo metu vyko informacijos apie projektus sklaida ir bandomasis kruizas konteinerine barža. Kelionė Vistulos upe iš Gdansko per Bydgoščių ir Torunę į Varšuvą vyko 2017 m. balandį ir truko devynias dienas. Kiekvieną kruizo dieną upiniai laivai (vilkikas ir barža su maždaug 40 konteinerių) sustodavo skirtinguose miestuose palei Vistulos upę, kuriuose buvo organizuojami reklaminiai renginiai. Kelionės metu buvo pademonstruotas upių transporto potencialas, o Vistulos regionas pritraukė sprendimus priimančių asmenų dėmesį į pagrindines infrastruktūros kliūtis bei įrodė, kad vandens transportą galima naudoti ir šiandien ne itin palankiomis sąlygomis. Multimodalinės platformos statybų vietovės (upės uosto ir logistikos centro) tyrimo metu buvo atlikta aplinkos, hidrologinių, techninių ir infrastruktūrinių veiksnių analizė vietovėje tarp Bydgoščiaus ir Solec-Kujavskio, kurioje ir planuojamas ateityje iškilsiantis projektas.

Švedija. Žvelgiant iš komercinės perspektyvos, Švedijos vidaus vandenų transportas dar tik žengia pirmuosius žingsnius. Net ir turint techninę vidaus vandenų laivybos bazę, nuo 2014 m. pabaigos tebuvo vykdomos vos kelios komercinių bandomųjų programų iniciatyvos.

Švedijos bandomąjį vidaus vandenų transporto projektą sudaro dvi dalys. Pirmoji dalis – didesnį potencialą turinčios logistikos koncepcijos nustatymas. Dėl šio tikslo EMMA tyrinėjo skysto kuro, dirvožemio, skaldos, statybinių medžiagų ir konteinerių transporto Melareno regione, statybų medžiagų transporto iš Stokholmo į Bolstą, perdirbamų medžiagų transporto iš Stokholmo į Bolstą bei konteinerių transporto Jotos kanalu galimybes.

Iš pradžių Švedijos bandomuoju projektu buvo tikimasi nustatyti koncepcijos aprašą su įvardintomis logistikos transporto hipotezėmis, potencialiais klientais, institucinėmis bei techninėmis kliūtimis ir tokiai aplinkai tinkančiu perspektyviu verslo modeliu. Tačiau darbai vyksta sklandžiai ir tikimasi, kad EMMA projekto metu komercinis bandomasis projektas Jotos kanalu pasieks bandymo etapą. Toks bandomasis projektas taip pat patvirtintų ankstyvųjų projekto etapų iškeltas hipotezes. Be to, visu pajėgumu vykdoma Melareno ežero bandomoji programa, kuri turėtų materializuotis EMMA projekto metu.

EMMA remia „Interreg“ Baltijos jūros regiono programa

EMMA projektą finansuoja „Interreg“ Baltijos jūros regiono programa 2014–2020 m., kuri teikia paramą integruotai regioninei plėtrai ir bendradarbiavimui siekiant novatoriško, geriau pasiekiamo ir tvaraus Baltijos jūros regiono.

Projektui vadovauja Hamburgo uosto rinkodaros asociacija, kuri jį vykdo kartu su dvidešimt projekto partnerių Vokietijoje, Suomijoje, Lietuvoje, Lenkijoje ir Švedijoje.

Bendras biudžetas siekia 4,42 mln. eurų, iš kurių 3,45 mln. eurų yra bendrai finansuojami pagal Baltijos jūros regiono programą. EMMA projekto trukmė – nuo 2016 m. kovo iki 2019 m. vasario.

Europos Komisija paskyrė EMMA projektą pagrindiniu

ES Baltijos jūros regiono strategija – pirmoji makroregioninė strategija Europoje. Jos tikslas – suburti skirtingų sektorių (augimo, tvarios plėtros, transporto ir t. t.) iniciatyvas bei skatinti bendradarbiavimą tarp Baltijos jūros regiono suinteresuotų grupių. ■

丝绸之路
SILK ROAD

Mongolia understands the significance of the Belt and Road Initiative, which is open and inclusive, in solving the unbalanced and unstable development of mankind, as well as boosting world peace and development. Mongolia is willing to be a bridge linking European and Asian continents and will actively participate in mutually beneficial cooperation under the Belt and Road Initiative.

Jargaltulga Erdenebat, Prime Minister of Mongolia

Судоподъемник Нидерфинов – гордость германского инженерного искусства

Александра Таллат

Организаторы совместной конференции проекта EMMA объединенной программы региона Балтийского моря «Interreg» и промышленных палат Эльбы и Одера поддерживают ценную традицию – ежегодно знакомят ее участников с каким-либо конкретным объектом, предназначенным для судоходства по внутренним водным путям.
Объектом экскурсии этого года был исторический символ инженерного искусства Германии, охраняемый промышленный памятник, старейший действующий до сих пор в Германии судоподъемник Нидерфинов, построенный в 1934 г. на канале Одер–Хафель в Бранденбурге, недалеко от Нидерфинов.

Ветреным и холодным утром мы, участники конференции, садимся в автобус и выезжаем из Берлина. Расстояние до Нидерфинов около 60 км. Дорога ведет постоянно вверх, и внизу остаются живописные долины окрестностей Бранденбурга. С самого высокого места открывается широкий канал со спокойно текущей водой. Мы уже в Нидерфинов – излюбленном месте туристов, которых здесь за год бывает более 150 тыс.

Один из старейших в Европе искусственных водных путей

Историю Нидерфинов можно начать отсчитывать с XVII в., когда в 1605 г. было начато и в 1746 г. завершено строительство Финов-канала. Этот канал протяженностью примерно 50 км соединяет реки Одер и Хафель. В XIX в. он был главным водным путем Пруссии и ныне является одним из старейших искусственных водных путей в Европе.

Однако со временем пропускная способность Финов-канала стала уже недостаточной. Власти Пруссии в 1905 г. приняли новаторское решение о прокладке нового водного пути Берлин–Щецин и постройке судоподъемника Нидерфинов (Нижний Финов). Был объявлен конкурс, и на него было подано десять проектных предложений.

После длительных обсуждений, дискуссий и согласований в 1914 г. было начато претворение в жизнь выбранного проекта. Предполагалось, что в 1918 г. объект вступит в строй, но Первая мировая война сорвала эти планы. После войны в план было внесено много изменений, и к этим работам снова вернулись в 1927 г. В 1932-м завершено рытье канала, а в начале марта 1934-го на строительстве шлюза была проведена двенадцатидневная инспекция, и 21 марта судоподъемник Нидерфинов осуществил подъем и спуск первого судна.

В конце января 1939 г. судоподъемник осуществил подъем в канал, находящийся на высоте 36 метров, уже стотысячное судно.

Во время Второй мировой войны судоподъемник получил много повреждений. Его деятельность была восстановлена лишь в 1947 г.

В 2007 г. Федеральная палата инженеров Германии на основании Гаагской конвенции о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта, принятой в 1954 г., объявила судоподъемник Нидерфинов символом инженерного искусства и присвоила ему статус исторического памятника инженерно-архитектурного искусства Германии. Было отмечено, что с самого начала своей деятельности – с 1934 года – этот трудяга простаивал лишь 71 день.

Этот выдающийся инженерный объект успешно действует и сегодня, в чем воочию смогли убедиться и участники нашей экскурсии. Однако, по словам эксплуатирующих это сооружение специалистов, после более чем восьмидесяти лет интенсивной работы проявляются признаки старения и износа материалов. Поставки запчастей, отвечающих условиям строительства тех лет, требуют огромных затрат, а для современных грузовых судов, размеры которых увеличиваются с каждым годом, судоподъемник, кессон которого вмещает суда длиной не более 84 метров, слишком мал и становится своеобразным препятствием в трансъевропейской сети внутренних водных путей.

На внутренних водных путях – новое слово техники

Настало время создать другую структуру нового поколения, новый инженерный шедевр XXI века!

Поэтому в 1997 г. федеральные власти Германии приняли решение о строительстве нового северного шлюза Нидерфинов большего размера и более мощного. В 2006 г. близ старого исторического судоподъемника начались земляные работы, а 23 марта 2009 г. был заложен краеугольный камень.

Судоподъемник «Niederfinow Nord» будет соответствовать новейшим технологическим требованиям, предъявляемым к строительным объектам, параметрам европейских водных путей и европейским стандартам, действующим уже свыше 30 лет. В будущем баржи вместимостью до 104 TEU смогут быстро проходить новый шлюз Нидерфинов, параметры камеры (кессона) которого будут соответствовать параметрам судна длиной 115 м, шириной 12, м и осадкой 4 м. Новый судоподъемник будет прекрасно приспособлен для судов дедвейтом до 9800 тонн.

Эксплуатация нового судоподъемника позволит перенести большую часть грузов, перевозимых по суше, на экономически более выгодный и дружественный к окружающей среде транспорт, курсирующий по водным путям.

Сначала планировалось, что объект, стоимость которого составит почти 300 млн евро, вступит в строй в 2017 г., однако по разным причинам сроки были несколько отодвинуты. Вполне вероятно, что завершение постройки нового шлюза не за горами, быть может, уже и в текущем году.

Даже с началом действия нового современного судоподъемника старое историческое сооружение не прекратит работу до 2025 г. В качестве исторического наследия оно еще будет радовать любителей водного туризма, число которых и жажда познать страну через ее природу и историю растет с каждым годом. ■

Niederfinow laivų keltuvas – Vokietijos inžinerijos meno pažiba

Aleksandra Tallat

Jungtinės Baltijos jūros regiono „Interreg“ programos projekto EMMA bei Elbės ir Oderio pramonės rūmų konferencijos organizatoriai puoselėja vertingą tradiciją – jos dalyvius kiekvienais metais supažindina su kokiu nors konkrečiu vidaus vandens kelių laivybai skirtu objektu. Šių metų ekskursijos objektas buvo istorinis Vokietijos inžinerijos meno simbolis, saugomas pramonės paminklas, seniausias Vokietijoje iki šiol veikiantis – Niederfinow laivų keltuvas, pastatytas 1934 m. Oderio-Havelo kanale Brandenburge, netoli Niederfinow.

Vėjuotą ir šaltą vasario rytmetį mes, konferencijos dalyviai, sėdame į autobusą ir išvykstame iš Berlyno. Atstumas iki Niederfinow apie 60 km. Kelias veda vis aukštyn, ir apačioje lieka gražūs Brandenburgo apylinkių slėniai. Pakilus į aukščiausią vietą, prieš akis atsiveria platus, ramiai tekančio vandens kanalas. Mes jau Niederfinow – turistų labai pamėgtoje vietoje, kurių čia per metus apsilanko daugiau nei 150 tūkst.

Vienas seniausių Europoje dirbtinių vandens kelių

Niederfinow istoriją būtų galima pradėti nuo XVII a., kuomet 1605 m. buvo pradėtas ir 1746 m. pastatytas Finow kanalas. Šis maždaug 50 km ilgio kanalas, jungiantis Oderio ir Havelo upes, XIX a. buvęs svarbiausiu Prūsijos vandens keliu, yra vienas seniausių dirbtinių vandens kelių Europoje.

Tačiau ilgainiui Finow kanalas nebepajėgė patenkinti laivybos reikmių. Tuometinė Prūsijos valdžia 1905 m. priėmė novatorišką sprendimą nutiesti naują vandens kelią Berlynas–Ščecinas ir pastatyti laivų keltuvą Niederfinow. Buvo paskelbtas konkursas ir jam pateikta net dešimt projektinių pasiūlymų.

Po ilgai trukusių aptarimų, diskusijų ir derinimų 1914 m. buvo pradėtas įgyvendinti išrinktas projektas. 1918 m. objektas turėjo pradėti veikti, bet Pirmasis pasaulinis karas nutraukė visus planus. Po karo, į projektą įnešus daug pokyčių, 1927 m. prie šių darbų vėl buvo sugrįžta. 1932 m. baigtas kasti kanalas, o 1934 m. kovo pradžioje keltuvo statyboje atlikta dvylika dienų trukusi inspekcija ir kovo 21-ąją Niederfinow laivų keltuvu buvo perkeltas pirmasis laivas.

1939 m. sausio pabaigoje į 36 m aukštyje esantį kanalą keltuvas jau buvo perkėlęs 100 000-ąjį laivą.

Antrojo pasaulinio karo metu laivų keltuvas patyrė daug nuostolių. Tik 1947 m. jo veikla vėl buvo atnaujinta.

2007 m. Vokietijos federaliniai inžinerijos rūmai, remdamiesi 1954 m. priimta Hagos konvencija dėl kultūros vertybių apsaugos ginkluoto konflikto atveju, Niederfinow laivų keltuvą paskelbė saugotinu istoriniu Vokietijos inžinerijos meno simboliu bei skyrė jam Federalinių inžinerijos rūmų apdovanojimą. Buvo pažymėta, kad šis darbštuolis nuo pat savo veiklos pradžios – 1934 m. – turėjo tik 71 nedarbo dieną.

Šis įspūdingas inžinerinis objektas sėkmingai veikia ir šiandien, kuo savo akimis galėjo įsitikinti ir mūsų ekskursijos dalyviai. Tačiau, anot įrenginį eksploatuojančių specialistų, praėjus daugiau nei aštuoniasdešimčiai intensyvaus darbo metų ryškėja medžiagų senėjimo ir nusidėvėjimo požymiai. Tų metų statybą atitinkančių atsarginių dalių tiekimas reikalauja didelių sąnaudų, o šiuolaikiniams, didėjantiems krovinių laivams keltuvas, kuris gali priimti tik iki 84 m ilgio laivus, yra per mažas ir tampa savotiška kliūtimi transeuropiniame vidaus vandens kelių tinkle.

Vidaus vandens keliuose – naujas technikos žodis

Atėjo laikas sukurti naują, naujos kartos struktūrą, naują XXI a. inžinerijos šedevrą!

Tad 1997 m. Vokietijos federalinė valdžia priėmė sprendimą statyti naują, daug didesnį ir pajėgesnį šiaurinį Niederfinow laivų keltuvą. 2006 m. greta senojo istorinio keltuvo prasidėjo žemės darbai, o 2009 m. kovo 23-iąją buvo padėtas pamatinis akmuo.

„Niederfinow Nord“ laivų keltuvas atitiks naujausius statybos technologijos reikalavimus, Europos vandens kelių parametrus ir Europos standartus, galiojančius jau daugiau nei 30 metų. Ateityje baržos, kurių talpa bus iki 104 TEU, galės lengvai perplaukti per naująjį Niederfinow keltuvą, kurio duburio parametrai atitiks 115 m ilgio, 12,5 m pločio ir 4 m gylio reikalaujančių laivų parametrus. Jis bus puikiai pritaikytas dideliems, iki 9 800 dedveito tonų talpos laivams.

Naujojo keltuvo eksploatacija leis didelę dalį krovinių, vežamų žemės keliais, perkelti į ekonomiškai naudingesnį ir aplinkai draugišką transportą, kursuojantį vandens keliais.

Buvo planuojama, kad arti 300 mln. eurų kainuosiantis objektas pradės veikti 2017 m., tačiau dėl įvairių priežasčių terminai šiek tiek nusikėlė. Tikėtina, kad naujojo keltuvo pabaigtuvės ne už kalnų, galbūt net šiemet.

Net ir pradėjus veikti naujajam moderniam keltuvui, senasis istorinis statinys nepaliaus darbuotis iki 2025 m. Kaip istorinis paveldas, jis dar džiugins vandens keliais besimėgaujančius turistus, kurių skaičius ir troškimas pažinti šalį per jos gamtą ir istoriją kasmet didėja. ■

丝绸之路
SILK ROAD

The Belt and Road is a historic initiative that will bring huge changes to the region and the world at large, adding that Malaysia will actively participate in it.

Najib Razak, Prime Ministerof Malaysia

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ
PRIVILEGE CARD

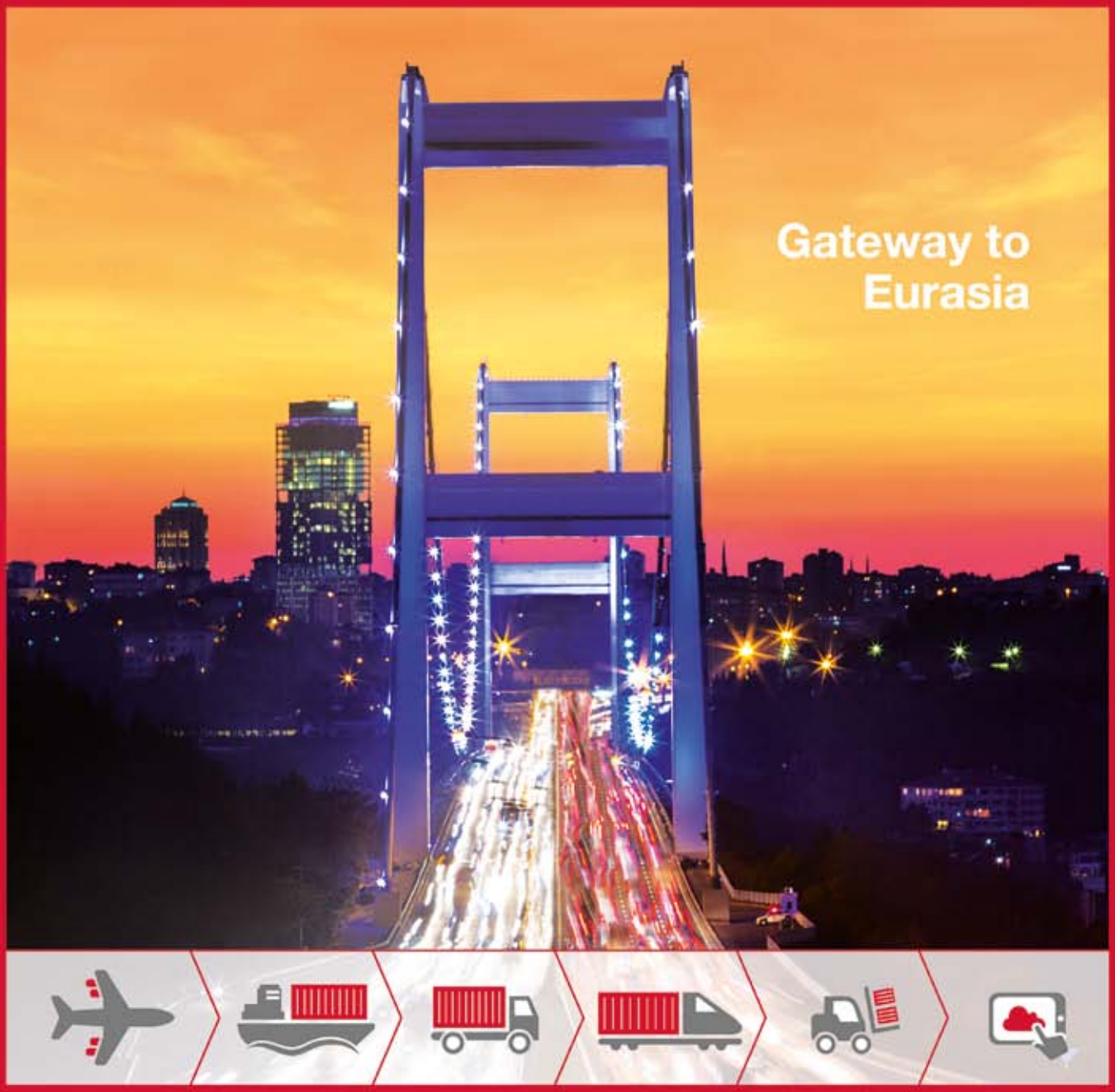
Neribotas patekimas į Verslo klubą, greitoji keleivių patikra ir kitos partnerių nuolaidos.
Patirk geriausius įspūdžius Vilniaus oro uoste!

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

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

EKO
FAIR LIMITED CO.

Messe München



November 14-16, 2018
Istanbul

www.logitrans.com.tr

logitrans
TURKEY

international transport
logistics exhibition

KOSGEB

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.

THIS FAIR IS ORGANIZED UPON THE AUTHORIZATION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY, IN ACCORDANCE WITH LAW NUMBER 5174.

TL NIKA GROUP
TRANSPORT & LOGISTIC

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 **Vilnius**, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
KAZAKHSTAN **Almaty**, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
GERMANY **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.