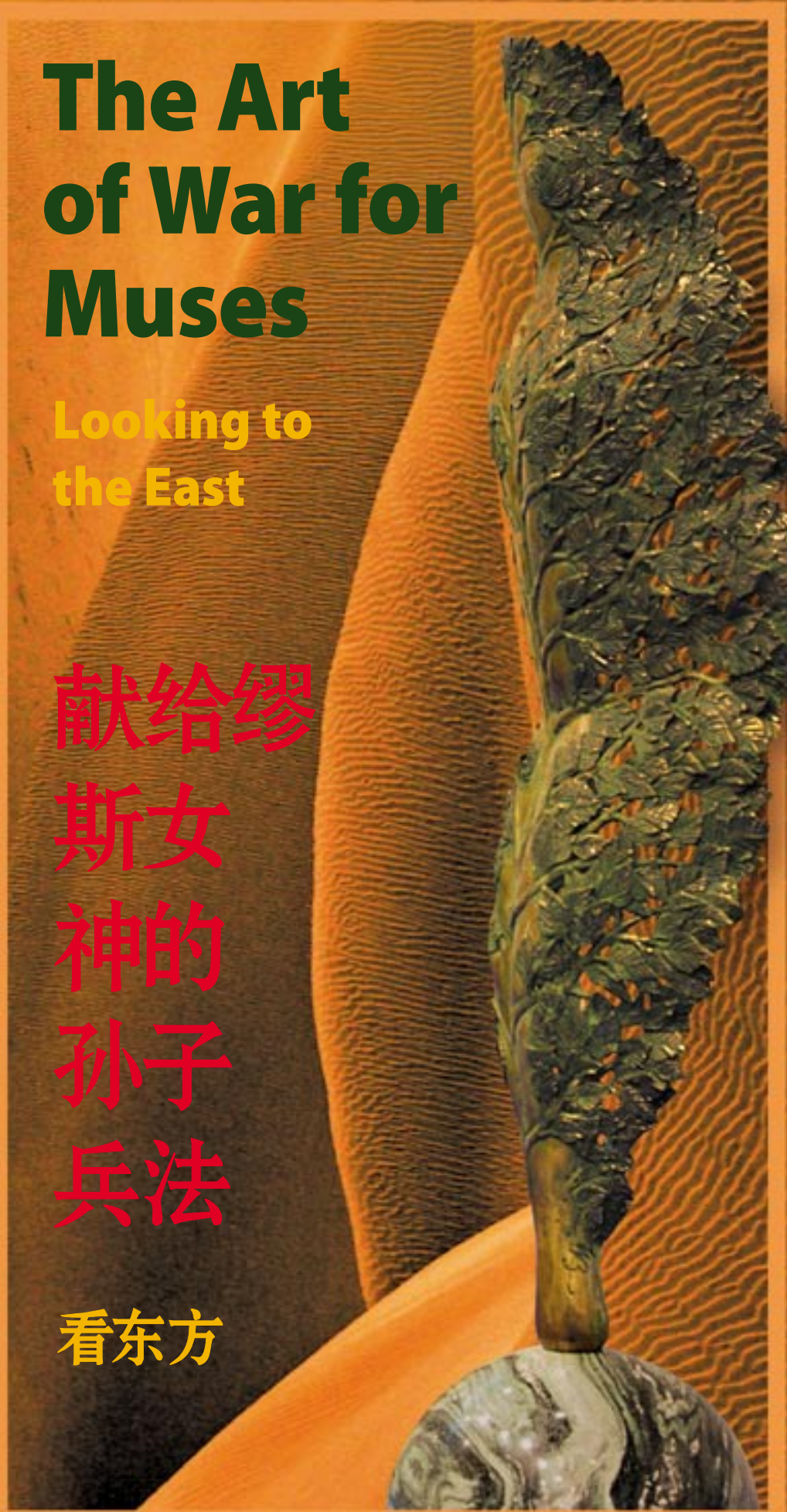


The Art of War for Muses

Looking to the East

献给缪斯女神的孙子兵法
看东方



LIETUVOS GELEŽINKELIAI **KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA**

BRANCH IN THE FOREIGN COUNTRIES

IN BELORUSSIA

Head of Branch Vladimir Dervenkov
Internacionalnaya str. 36-1, offices 423,
220030 Minsk, Belorussia
Tel. +375 17 392 2824. Mob. +375 29 312 2352
Fax +375 17 392 2817
E-mail: v.dervenkov@litrail.lt; lg.rb@litrail.lt

IN RUSSIA

Head of Branch Yury Fereferov
Novorizanskaya str. 12, offices 414,
107228 Moscow, Russia
Tel.: +7 499 262 7969, +7 495 69 77 556
Mob.: +7 910 409 5478, +7 919 721 56 30
Fax +7 499 262 5887
E-mail: j.fereferov@litrail.lt; p.grubinskas@litrail.lt

IN CHINA

Head of Branch Rolandas Brazinskas
Xia Guang Li str. 15, Xiao Yun center B, offices 2307,
Chaoyang district, 100125 Beijing, China
Tel.: +86 10 8446 3324. Mob. +86 138 113 15425
Fax +86 10 8446 3267
E-mail: r.brazinskas@litrail.lt; china@litrail.lt

LITHUANIAN RAILWAYS: FUTURE OF LOGISTICS – TODAY



JSC Lithuanian Railways Freight Transportation Directorate

Mindaugo str. 12, LT-03603 Vilnius, Lithuania
Tel.: (8 5) 269 3301, (8 5) 269 3311, (8 5) 269 2745. Fax: (8 5) 269 2719, (8 5) 212 3683
E-mail: cargo@litrail.lt

Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

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

Financier-in-chief

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

Designer

Ingrida Ramanauskiene

Translators

Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers

Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius

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

in UK, London:

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

In China, Dalian

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

In Kazakhstan, Almaty

Svetlana Maslenikova
E-mail: sales@tinika.kz

In Kazakhstan, Karaganda:

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

In Turkmenistan, Ashkhabad

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

In India, Chennai

V. Sumitrra Devi
Tel. +91 044 42128001
contact@matchpointbiz.com

In Canada, Vancouver

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

The issue illustrated by:

V. Karaciejus, I. Stropus, V. Bortelienė.
We are thankful for the photos to
organizers of the events.

Drawings by Loreta Tallat-Kelpsiene
Cover: Vytautas Balsys Sculpture from the
Gardens of Paradise series.

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

Address:

Minijos str. 93
LT-93234 Klaipeda, Lithuania
E-mail: news@jura.lt
www.jura.lt

Edition of 5 000 copies

CONTENTS • 內容

2 PUBLISHER'S WORD

The Art of War for Muses

编者寄语
献给缪斯女神的孙子
兵法

4 VIEWPOINT

Looking to the East

视点
看东方



8 SHIPPING

New era for Maritime

Transport: Harmonised e-
reporting procedures for all
vessels since June 2015

航运

新时代的海洋运输：
自2015年6月起为所
有船舶协调电子申报
程序



10 DRY PORTS

Innovative Port Solutions
for Ocean Freight Supply
Chains

视点

海运供应链的创新
港口解决方案



12 INTERNATIONAL COOPERATION

Lithuanian business looks
optimistically at China

国际合作
立陶宛业务在中国发
展态势乐观



20 STEVEDORING

Depth factor makes impact
on KLASCO pace

装卸

深度因素对
KLASCO 的速度产
生影响



24 INTERNATIONAL EVENTS

Transport logistic China
2014: tenth anniversary
of the show spurts strong
energy in China's market
(Shanghai, China)



31 TOC Europe 2014 (London UK)



32 国际活动

2014亚洲物流双年
展：十年一剑 助力中
国市场

(中国, 上海)
2014 TOC 欧洲
(英国伦敦)



36 DIARY

Personally with China (I)

日记

我个人与中国之间的
故事 (一)





THE ART OF WAR FOR MUSES

What is there to do for a man so he could be appreciated by his contemporaries and later generations?

Is he to make a heroic deed, become a famous scientist, artist or inventor? Is he to fly into cosmos or walk on the Moon?

He would certainly remain in the memories of people.

But what is he to do if he wants to permanently enter the pages history?

It is difficult to say, whether the military leader Sun Tzu, who lived at the turn of the sixth and the fifth centuries B.C., thought about it. He simply did his job – served his Emperor and took part in his wars. He did not just fight. Being a talented war leader he used his skills to win all the battles. He won victory after victory not just because he applied an effective war strategy. Sun Tzu created a whole philosophy based on the Art of War. He taught his soldiers to know the opponent and themselves. And most importantly this military leader found time, between the battles, to write down his teachings, born out of his own experience and the experience of others. He wrote on simple boards of bamboo as he, perhaps, had no smart-tablet at hand.

And what's most unbelievable, that during two and a half thousand years nothing better was written about the strategy of war and his teachings stay current and relevant. On the contrary! It was closely and scrupulously applied in different centuries B.C. and A.D. by famous sovereigns who planned great battles, leaders of war and strategists. Beginning with Sun Tzu's native man, man who united China, Emperor of Qin dynasty Qin Shi Huang, who managed to create a prosperous empire following this strategy.

Compulsory 'The Art of War' studies served well for the eighth century Samurai to unite Japan and other Japan generals that followed.

The leader of Vietnam Ho Chi Minh required that his officers study 'The Art of War' and the leader of the twentieth century Mao Ze Dong used Sun Tzu's writings to defeat Chan Kai Shek and considered his victory as successful application of 'The Art of War' strategy to some extent.

When the USA military forces were involved in the conflicts in Asia: Japan, North Korea and North Vietnam, they experienced the application of 'The Art of War' principles of strategy first hand. After the practical application of these effective strategies, an order was passed to the USA army and military schools to study Sun Tzu's 'The Art of War'. This book was to be in the libraries of all USA military schools.

Encyclopaedic example of the application of 'The Art of War' strategy is the operation 'The Desert Storm', which made a crucial breakthrough during the prolonged Persian Gulf War. The generals Norman Schwarzkopf and Colin Powell successfully used Sun Tzu's teachings about deception, speed and enemy dispersion: 'Thus the army is established by deceit, moves for advantage, and changes through segmenting and reuniting. Thus its speed is like the wind, its slowness like the forest; its invasion and plundering like a fire; unmoving,

it is like the mountains. It is as difficult to know as the darkness; in movement it is like thunder.'

'Thus, one who excels at sending forth the unorthodox is as inexhaustible as Heaven, as unlimited as the Yangtze and Yellow Rivers.'

Small and modest book of a war leader, teaching how to move like a wind and strike like a lightning, has already long ago overgrown the clothing of its direct dedication. It has become a guide for political and business strategies.

Mark McNeilly's 'Sun Tzu and The Art of Business. Six Strategic Principles for Managers' book has significantly surpassed its predecessor in number of pages and caused as great interest in business front as the original book among the military people.

From this Mark McNeilly's book new generals of politics, business leaders and a whole army of trainers seek experience and are ready to teach the success of business in different parts of the world. According to the marketing specialist, professor Philip Kotler, business, like war, is the battle of forces – dynamic, quick, and both based on emotions and technologies, eternal but continuously changing. Therefore, the companies able to take quick decisions, are able to create new products for undiscovered niches, find potential markets and conquer those markets. In the meantime, their competitors are still discussing whether those markets really exist.

According to Sun Tzu, completeness should be avoided, you are to strike into the void, bypass what the enemy defends, hit where he does not expect. You are to be ready for changes. To say the truth, sometimes in the change there lies safety.

'A sovereign should not fight a battle simply out of anger; a general should not fight a battle simply out of resentment. Engage in war only when it is in the interest of the state; stop when it is not. Anger might change to gladness; resentment may change to content. But a destroyed country can never exist again; a dead man may not revive again.

Hence, an enlightened sovereign must be cautious in the matter of war and a wise commander must be vigilant.'

This is the road that saves the states and armies.

Build a golden bridge for your enemy. Leave the possibility for him to retreat with dignity, and you are already going along the road which leads to creation and cooperation and not to destruction.

Unexpected turn? Why not? Maybe this is a blow to emptiness according to Sun Tzu?

Maybe this is the Art of War for Muses who have fluttered from the Paradise Gardens, where the Artist is writing his ideas on the stone to the Future without paying attention to the confusion and without hearing the echo of war.

If the gods are kind, the people are intelligent and the muses are favourable our letters will be carried by post-pigeons to China maybe next year.

The magazine and partners – the organizers of the project 'The Synergy of Science, Business and Art', which was successfully implemented in Lithuania, intend to experience the theories of Art of War in practice.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

献给缪斯女神的孙子兵法

一个人能做些什么，能让他同时代的人以及后代为此感激欣赏？

他是有所壮举，还是成为著名的科学家、艺术家或发明家？他是飞入宇宙，或是在月球上行走？

他当然会继续存在于人们的记忆中。

但如果他打算被永远载入历史史册，又该如何做？

很难说，生活在公元前六百年至五百年间的军方领导人孙子是否想过这个问题。他只是做了他该做的工作 ---- 担负了他在君主战争中的责任并参与了战争。他不只是用战斗。作为一个有才华的战争领导者他还使用技能，赢得所有的战争。孙子赢得一场又一场的战争，还不仅因为他有一个有效的战争应用策略。

孙子还基于一套整体的战争理念创建了孙子兵法。他教他的士兵们了解对手和自己。而且最重要的是这位军事领导人在战斗期间找出空闲时间，记录下他的

教诲，写出了自己的经验和别人的经验。他当时只是写在简朴的单板竹上，也许是因为当时手边并没有智能平板电脑。

最不可思议的是，在之后的两千五百年间，关于战争以及相关战略方面的书并没有多少写得比这一本好，他的教导保持着与时俱进的状态。正相反！这本书严格紧密，公元前公元后不同的世纪中被不同的著名计划宏伟战斗统治者、战争领导者和战略家所应用。与孙子同在中国，统一中国的秦始皇，遵循了孙子的战略，就此管理创造出个繁荣的秦王朝帝国。

强制性研究 “孙子兵法”也很好地服务于八世纪日本武士使之统一了日本，其他日本将领也随之受到影响。

越南的胡志明要求他的人员研究“孙子兵法”，在二十世纪毛泽东用孙子兵法这本著作来打败蒋介石，并视他的胜利为“在某程度上成功应用了孙子兵法的策略。

当美国军队参与了在亚洲的冲突：日本、朝鲜和越南北部，他们有了关于孙子兵法的最前沿感受。在实际应用了这些有效的策略后，命令传达到美国军队和军队院校，来学习孙子兵法。这本书现在遍及美国军事学校的图书馆。

“孙子兵法” 战略应用的百科全书例子是“沙漠风暴”行动的操作，这是长期海湾战争中的一个关键突破。将领Norman Schwartzkopf 和 Colin Powell成功地使用了孙子兵法中关于欺骗、速度和分散敌人力量的教导：“这样的军队可以建立的欺骗性，具有移动的优势，并在分割和汇聚中变化。因此，它的速度如风，缓慢如林；侵略和掠夺如火；稳定如山。在黑暗中很困难知道它的位置；运动如雷。”



“因此，人擅长发送出来的不规律状态，就是取之不尽，用之不竭的天堂，就是无限的长江和黄河。”

战争领导者的小而谦虚的书，教导你如何像风一样移动，又像闪电一样打击敌人，这些指导早就已经超越了它原有的范围。其已成为政治和商务战略的指导。

Mark McNeilly的“孙子兵法与商业的艺术。经理人六项战略原则”一书已经在书籍页数上超越了前辈，引起了商业人士的极大兴趣，正如当年引起了军人们极大的兴趣。

从Mark McNeilly的这本新书中，政界将领、商界领袖以及一大群的导师都在寻求经验，并准备在世界各地成功传授这种商业成功。根据营销专家Philip Kotler教授说，商业，就像战争，是力量的对抗 ---- 动态的、快速的、并且都是基于情感和技术，而且是永恒地不断变

化。因此，可靠的公司迅速进行决策，打造可靠的产品，为新的未被发现的利基，找到潜在的市场并占领这些市场。在此期间，他们的竞争对手仍然在就这些市场是否真的存在进行讨论。

孙子说，应尽量避免完整，你需要攻击虚空，绕过敌人的防守，打击没有预料到的地方。你要准备好改变。说实话，有时其实在变化中存在着安全。

“一个当权者根本不应该因为出离愤怒而打一场仗；将军根本不应该因为怨恨就去打一场仗。战争，只有当它涉及到国家利益才能开始；当不存在这个因素就应该停止。愤怒可能变成喜乐；不满可能会变成满意。但被破坏的国家已不可能再存在；死去的人也不可能再次复活。所以，一个开明的君主必须对战争持谨慎态度，明智的指挥官对此事一定要提高警惕。”

这是保存国家和军队的方法。

为你的敌人构建一座金色的桥梁。保存他因尊严而退让的可能性，你将已经沿着通向创造与合作，而不是毁灭的道路前进。意想不到的转折？为什么不呢？也许这是遵循孙子兵法打击空虚的教导？

也许孙子兵法应献给从天堂花园飘过的缪斯女神，在那里的艺术家正在石头上写下对未来的想法而忽视了混乱，也没有听战争的回响。

如果上帝友善，人民聪慧，缪斯女神支持我们的信件，这消息也许会在明年通过信鸽被带到中国。

我们杂志以及合作伙伴 ---- 成功在立陶宛实施“科学、商业和艺术的协同作用”项目的组织者，打算在实践中体验一下孙子兵法的理论。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaitė
杂志出版者



LOOKING TO THE EAST

Baltic Shippers can look at slower Russian cargo business as an opportunity the case for Baltic logistics companies to look more at networking further East

Gary Dale Cearley

It doesn't take a special acumen to know that Russia and the Ukraine are not the only countries dealing with hardships caused by the events in Ukraine. I have kept in contact with people I know in shipping companies in the three Baltic states and they are largely negative when it comes to the current environment with Russia. Since so much of their business is based on Russian transit business most of the shippers I have spoken with have reported double digit downturns in their business.

I know what this feels like personally.

In 1997 when the Asian financial crisis got in full swing I owned a young freight forwarding company in Vietnam. At that time virtually all of the container lines had former Vietnamese monopoly state owned companies as their partner agents and Vietnam Airlines was non-IATA so there was no way I could really compete against the local companies on price. And I didn't have a network like all of the big multinational foreign companies in Vietnam. So I knew from the outset that I would have to compete on value added services. I focused my business on project cargo. In my first year we developed quickly and got into five different projects. Then came the financial crisis. Four of the five projects froze their activities. The fifth hurried the project along and completed early. I was looking at disaster.

How I overcame this could hold a lesson for the Baltic forwarders who are suffering through this Russian downswing.

Jesus and Fishes

I remembered a parable. Jesus was in a boat with some fishermen try as they might, they couldn't

catch any fish. So Jesus commanded them to cast their nets to the other side of the boat. Then they caught more fish than they needed. So how was I inspired by this? First, I opened a removals division. I took a manager on board who was very well versed in this field. Secondly, I beefed up my commercial cargo department. I still had the problems regarding competing with the local state companies on price and the multinational on their global networks. But this time I joined up with an independent forwarding network myself. The moves saved my business. Within three years we'd more than quadrupled in size and had three offices (Hanoi, Saigon and Vung Tau). But because of that experience I came to the conclusion to never let more than 15 % of my business be focused on one company.

The wisdom of Chinese military art strategist Sun Tzu's

I also think about Sun Tzu's advice to forces who were facing larger enemies when I look at the situations that the Baltic companies face with the Russian sanctions. Sun Tzu recommended to hit them where they aren't. A good example of this comes from a Danish friend of mine who worked in a freight forwarding company based in the Far East. He went on a sales trip to various major cities in the United States. Later after he came back I asked him which area he thought had the most potential, fully expecting to hear about agents in Los Angeles or even New York, because most strong agents are in these two cities. His answer however was Miami. When I asked him why he told me that in Miami virtually all of the shipping companies saw their markets as Latin America and focused most of

their energy there. If he was in Miami he'd focus his efforts on the Far East because there would be far less competition. He told me this maybe eight years ago, but I always think about it. The more I think about it the wiser it sounds.

What is the similarity between the Baltic Countries and Miami?

The Baltic states and Miami have some parallels. Miami sells itself as the main gateway to Latin America. It has a high level of Spanish and Portuguese speakers readily available. The Baltic countries don't just have a close geographical proximity to Russia, they also have a high level of Russian speakers there. If you can believe the numbers in Wikipedia, the Russian speaking minority in the countries run at 24.8 % in Estonia, 5.8 % in Lithuania and 26.9 % in Latvia. And besides these relatively high numbers, most non-Russians in these countries also can speak Russian at high levels. So you take geography, historical ties and long-standing commercial ties then it is only natural that Baltic logistics firms are looking eastward. With a large chunk of this market missing I'd recommend looking further eastward.

In the past decade ties with China by air, ocean and land have both been newly established and have been strengthened. Since many of the Baltic shippers have strong strengths in rail freight they could have a look at this area. Also the current trend of shipping volumes in the Chinese market changing from mostly an outbound market to a bit more inbound these days is creating opportunities for European exporters. Yet there are a few issues that are causing blocks in building up this business. The main ones are

Gary DALE CEARLEY is the managing director of Advanced International Networks Ltd and the Executive Director of the following networks: AerOceaNetwork, XLProjects and All in One Network. Gary Dale is the author of a popular logistics networking blog, Ex Works, as well as a business-to-business networking blog, Advanced International Networking. You can follow Gary Dale on Twitter, LinkedIn and Facebook.



that many Baltic companies are so focused on the Russia transit business that they don't see the opportunities in China. China on the other hand is such a large undertaking that Chinese have to be made aware of the opportunities in the Baltic region as well. These main two problems would be easily overcome with business-to-business networking.

Logistics networks can lead to China

Networking in the logistics industry is nothing new but still not every company sees the importance of it. But there are some obvious and even less obvious ways that Baltic shippers can make a splash in the Chinese market.

First of all, when you network properly you begin to understand the marketplace better. You understand the roadblocks and you understand the opportunities. Your company will have a head's up on the company that hasn't made the contacts that you have.

Secondly, you will find specialists and suppliers who were previously unknown to you. Now it is easy to pick up the phone and call the major shipping lines, railways and airlines to see their routes, but you will know better from the other side who can really perform in that market. And you can see who really can handle project cargo? Who can you trust with perishables goods? You will have met them or someone who knows.

Vacation with a client? Why not

Thirdly, you will be seen in your home market as the expert on your target area and you will be

seen in your target market as an expert in your home market. This will get you word-of-mouth business and it will help you to get inbound business as well, if you are looking for that.

Finally, you will make new friends. I always tell the people who come to work for me that the best thing about our job is that our clients become our friends. This is very true of the relationships between the logistics companies who are part of our groups. Many of these people develop life long friendships. Their families become friends. They visit one another. And I've even seen instances where they vacation together.

Networking in the Far East could help Baltic freight forwarding companies diversify their business, grow their cargo pipelines and even reinvent themselves. The diversification that comes with this will help them to weather storms on the roller coaster of depending far too much on one cargo market. I've seen the positive effects of logistics networking time and again. If I was the head of a company in Estonia, Lithuania or Latvia, or even Belarus, I would definitely give some consideration to how you could improve your freight business through looking at new cargo opportunities that networking provides. ■



Advanced International Networks Ltd (AIN) is a global leader in international business-to-business networking within the logistics industry. AIN is a rather unique group of companies with a varied array of services and products to help companies around the world promote themselves and to business with one another.

To best serve the international freight markets around the world we organize the following networks:

AerOceaNetwork (AON)

AON is a network specifically managed for the independent international freight forwarding industry. The members of this group are well known in their local markets in general commercial cargo, including airfreight, LCL and FCL shipments.

www.AerOceaNetwork.net

XLProjects (XLP)

XLP is specifically for the international project freight forwarders and breakbulk charterers who focus on the heavy industries around the world, specifically oil & gas, mining, boats & yachts, heaving engineering, military, etc.

www.XLProjects.net

All in One Logistics Network (AiO)

AiO is a unique group for specialists. We recognize that independent logistics companies around the world may have more than one specialty so with that in mind we created AiO. Within AiO we have the following subgroups: commercial, projects, perishables, removals and exhibition. So companies who have more than one specialty can take care of all their networking efforts in one place. A very unique network with unique members!

www.AiOlogistics.net

看东方

波罗的海托运人可以视放缓的俄罗斯货运业务为契机，波罗的海物流公司这个案例更看重进一步向东建立网络



Gary Dale Cearley

Gary Dale Cearley是先进国际网络有限公司的董事总经理及以下网络的执行董事：AerOceaNetwork, XLProjects以及 All in One Network。Gary Dale是流行物流网络博客Ex Works以及B2B网络博客Advanced International Networking的作者。您可以在 Twitter, LinkedIn 和 Facebook上关注Gary Dale。

了解俄罗斯并不需要特别的智慧，乌克兰也不是因处理在乌克兰事件而艰辛度日的唯一国家。我一直在跟我认识的在波罗的海三国船公司的人接触，当谈到目前环境下的俄罗斯他们基本上表述的都是负面信息。既然他们的业务中这么多是基于俄罗斯的中转业务，大部分我曾交谈过的付货人都报出其业务以双位数字衰退。我个人知道这像是什么感觉。

1997年，当亚洲金融危机正如火如荼进行时我在越南拥有一个年轻的货运代理公司。当时几乎所有的集装箱班轮都有以前越南的垄断国有企业作为自己的合作伙伴代理商，越南航空公司非IATA。所以我没有办法可以跟当地企业真正在价格上竞争。我也没有像所有的大型跨国外资公司在越南的网络。所以我知道，我将不得不进行增值服务来开始竞争。我在项目货物上集中我的生意。在第一年，我们发展得很快，上了五个不同的项目。随后而来的金融危机。五个项目中有四个冻结了他们的活动。第五项目急忙操作并很早完成。我发现灾难。我如何度过难关的这个事情，可以给那些正在痛苦经历俄罗斯业务下滑的波罗的海货代上一课。

耶稣和鱼

我想起一个比喻。耶稣在船上与一些渔民尝试，因为他们可能，他们钓不到鱼。所以，耶稣吩咐他们把网撒到船的另一侧。然后，他们抓住了比他们要的更多的鱼。那么，这个故事如何启发了我？首先我开了一个清除分工。我带了一个非常熟悉这个领域的经理来到船上。其次，我强化了我的商业货运部门。关于与本地国有企业和其全球网络的跨国公司竞争方面我价格上仍然有问题。但是，这一次我自己加入了一个独立的代理网络。该举动救了我的生意。在三年内，我们业务规模翻了两番多并且有三个办事处（河内、胡志明市和头顿）。因为那段经历，我得出一个的结论，永远不会让我的业务中超过15%的部分集中在一家公司。

中国军事战略艺术家的智慧

我想想这也是孙子兵法在面临着更大敌人的情形时所给出的意见，我看波罗的海公司面临俄罗斯势力制裁的情况就与此相似。孙子兵法建议在他们不行的地方打他们。这方面的一个很好的例子来自于我的一个丹麦朋友，他在总部设

在远东地区的一级货运代理公司工作。他在美国各大城市不断销售了一圈。后来，在他回来后，我问他这方面的消息，特别希望听到他说洛杉矶或者是纽约，因为大多数强悍的代理商集中在这两个城市。然而，他的回答却是迈阿密。当我问他为什么，他告诉我说，在迈阿密几乎所有的船公司把他们的市场大部分精力集中在拉丁美洲那里。如果他是在迈阿密，他会可以专注于自己的远东业务努力，因为竞争会少。他大概是在八年前告诉我这件事，但我总在想这件事。我越去想它越觉得这听起来很明智。

波罗的海国家和迈阿密之间的相似性是什么？

波罗的海国家和迈阿密有一些相似之处。迈阿密把自己设定为通向拉丁美洲的主要门户。其中有很多人讲西班牙语和葡萄牙语。波罗的海国家不只是有着密切的地理位置，靠近俄罗斯，他们也有很多讲俄语的人。如果你能相信维基百科的数字，少数俄语使用者在爱沙尼亚占24.8%，立陶宛占5.8%，拉脱维亚占26.9%。而除了这些比较高的数字，大多数非俄罗斯人在这些国家还有很多可以讲俄语。所以你把地理、历史渊源和长期的商业关系结合起来看，则波罗的海物流公司都在向东寻找发展是很自然的事情。随着这个市场的一大块缺失，我建议进一步向东看。中国的空运、海运和陆运在过去十年都建立且加强了新的联系。由于许多波罗的海托运人在铁路货运方面有强大的实力，他们可以看看这块中国市场。中国市场现今运量走势变化主要是从出口转变到多一点的进口，这正为欧洲出口商提供机会。然而，还有几个没处理的问题阻碍这个业务的建立。主要是，许多波罗的海公司都如此专注于俄罗斯中转业务，他们没有看到在中国的机会。另一方面中国也应做出一个大的承诺，必须意识到在波罗的海地区的机遇。那么通过B2B业务网络这两个主要问题会很容易得到克服。

物流网络可以领导中国

物流行业联网不是什么新鲜事，但仍然不是每家公司都看到了它的重要性。但也有一些明显的，甚至不太明显的方式，波罗的海托运人可以在中国市场有所作为。首先，当你网络正常，你开始更好了解市场。你理解了路障也了解了机会。您公司的进发方向是你还没有建立联系的公司。

其次，你会发现你以前不认识的专家及供应商。现在，很容易拿起电话拨打各大船公司、铁路和航空公司来查看他们的航线，但你如果知道在这个市场上谁能够真正在另一边执行那就更好。你可以看到谁在真实处理项目货物吗？你能信任谁来运输你的易腐货物？你必须意见他们或认识某人。

跟客户一起去度假？为什么不呢

第三，你会在本国市场被视为一个目标区域专家，你会在你的目标市场被看作是在本国市场专家。这将为你的业务建立口碑，以及会帮助你获得本国业务，如果你也期待本国业务增长的话。最后，你会结交新朋友。我总是告诉前来为我工作的人，我们工作中最好的一部分事情是，我们的客户将成为我们的朋友。这是我们组织中物流公司之间非常真实的关系部分。其中许多人开展了长期的友谊。他们的家人成为朋友。他们拜访彼此。而且我还看过有些情况下他们一起度假。在远东的网络可以帮助波罗的海货运代理公司开展业务的多样化，发展他们的

货物渠道，甚至重塑自我。有了这种多元化的帮助，他们将渡过很多货运市场上过山车风暴。我已经一次又一次看到了物流网络的积极影响。如果我是一个在爱沙尼亚、立陶宛或拉托维亚的公司，或者甚至是白俄罗斯，我肯定会考虑如何看待网络提供的新货运机会以改善你的货运业务。■



VADASIGA®

ДИЗАЙН

ИНТЕРЬЕР

ЭКСТЕРЬЕР



МЕБЕЛЬ для гостиниц,
офисов, конференц-центров,
для дома,
летняя мебель
для террас и садов

VADASIGA - надежный партнер





New era for Maritime Transport: Harmonised e-reporting procedures for all vessels since June 2015

Mary Efthymiou

A new era for global maritime is to be unveiled on June 2015. The European Commission adopted on June 25th the report on the functioning of the Reporting Formalities Directive (Directive 2010/65). The Directive aims to ensure that by June 2015, vessels entering in or departing from EU ports will provide required information electronically via one single entry point – the *National Single Window*.

Currently, these procedures are duplicative and time consuming, resulting in costs and delays, thus making maritime transport less attractive compared to other modes. The COM(2014) 320/25.6.2014 report urges Member States to increase efforts for this major simplification and harmonisation of the current reporting procedures.

All Member States have done a considerable work to transfer the 2010/65 Directive. Initiatives for the National Single Window implementation have been taken, mostly building on existing platforms, technical solutions and standards. The eMAR Project is an excellent example of those efforts that combines technological solutions with research. After the European Commission's decision, Dr. Takis Katsoulakos, Technical Director of the eMAR Project and Director of *Inlecom Systems Ltd*, mentions that:

The FP7 projects eMAR and eCompliance are fully committed to support the Commission efforts for harmonised reporting procedures for vessels by

1. Providing the CRS data model

harmonising various developments, particularly the AnNA and ISO models, and integrating them in the *e-Maritime Strategic Framework (EMSF)*;

2. Offering technical demonstrations to shipping companies linking their existing systems with available MSW prototypes without any further commitment for the companies themselves;

3. Developing intelligent compliance support systems for regulators, enforcement authorities, shipping companies and ports.

The European Commission recommends that EU guidelines and technical specifications for the implementation of the *National Single Windows* are agreed upon and are considered as an urgent matter by the European Coordination Group. In the absence of harmonised implementation with non-interoperable standards, the *National Single Windows* might differ from Member State to Member State, compelling industry players to develop interfaces to communicate with these systems, leading to increasing implementation costs. ■



新时代的海洋运输：自2015年6月起为所有船舶协调电子申报程序



Dr. Takis Katsoulakos

全球海事新时代在2015年6月揭开帷幕，欧洲委员会在6月25日通过了申报手续指令（2010/65指令）运作情况报告。该指令旨在确保到2015年6月，进入或从欧盟港口出发的船只将通过一个单一的电子入口点——国家单一窗口来提供所需的信息。

Mary Efthymiou

目前，这些程序重复且耗时，从而导致成本和延迟，相比其他模式削弱海上运输的吸引力。在COM(2014) 320/25.6.2014报告中，敦促会员国对当前这一重大的报告加强程序简化和协调工作。所有成员国都将相当多的工作转移到2010/65指令。倡议全国执行单一窗口的行动已采取，主要是建立现有平台、技术解决方案和标准之上。eMAR项目是那些研究工作上结合了技术解决方案的一个很好的例子。根基欧盟委员会的决定，eMAR项目技术总监及Inlecom系统有限公司董事Takis Katsoulakos博士提到：FP7项目eMAR和eCompliance通过下列方式完全投入到支持船舶统一报告程序委员会的努力中

1. 提供了CRS数据模型协调各方面的发展，特别是AnNA和ISO模型，并将它们放入电子航海战略框架(EMSF)；

2. 为船公司提供技术示范，连接他们现有系统到可用的MSW原型，而无需为这些公司本身做任何进一步的承诺。

3. 发展智能合规支持系统，服务于监管机构、执法部门、航运公司和港口。

欧盟委员会建议为实施国家单一窗口而就欧盟准则和技术规范达成一致，这被欧洲协调小组视为当务之急。目前缺乏统一实施与非互操作标准，国家单一窗口的操作会因会员国的不同而产生差异，这迫使业内参与者开发接口与这些系统进行通信，从而增加实施成本。 ■

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



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

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

Prolific opportunities

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

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

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

Significant challenges

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

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

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

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

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

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

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

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

Vital insights

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

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



Mark Millar, Head of M Power

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

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

Contact

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

Informed is Empowered.





INNOVATIVE PORT SOLUTIONS FOR OCEAN FREIGHT SUPPLY CHAINS

Port operators continue to question the economic and business benefits from increasingly bigger vessels, especially at ports around the Asia region.

Mark Millar

Although the intra-Asia trade is now the world's largest ocean freight segment, representing over 60 per cent of total global container volumes, only a few ports around the region can accommodate the latest super-size vessels. This presents operational and financial challenges for terminal operators who need larger berths, bigger cranes and deeper water in order to accommodate these increasingly large container ships, resulting in a multi-tier system in which "bigger ships will make fewer port calls".

There is no question that containerised ocean freight is at the heart of the majority of 21st century global supply chain ecosystems. However, infrastructure, regulatory and operational challenges both within and outside the port frequently result in congestion problems that adversely impact cross-border and multi-modal trade flows, causing delays and additional costs for all the supply chain stake holders.

However, an innovative port solution for ocean freight supply chains has been implemented in Indonesia – the largest economy in South East Asia and growing

at 5 per cent plus, a G20 member with population over 250 million and a one trillion dollar economy. Cikarang Dry Port is an inland dry port model that is

providing an efficient and effective solution to chronic congestion and delays at the major import export gateway of Tanjung Priok.



Cikarang Dry Port, Jakarta, Indonesia

Mark MILLAR FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD

By-line: Mark Millar provides value for clients with independent and informed perspectives on their supply chain strategies in Asia. His series of 'Asia Supply Chain Insights' presentations, consultations, seminars and corporate briefings help companies to improve their understanding of the complex landscapes, make better informed business decisions and increase the efficiency of their global supply chain ecosystems. Clients have engaged Mark as Speaker, MC, Moderator or Conference Chairman at more than 300 events in 20 countries. The Global Institute of Logistics recognise him as "One of the most Progressive People in World Logistics". London based business publisher Kogan Page have recently commissioned Mark to write the book entitled "Global Supply Chain Ecosystems", due for publication in 2015. mark@markmillar.com

海运供应链的创新港口解决方案

港口运营商继续质疑从越来越大的船舶中所得到的经济和商业利益，特别是环亚洲地区的港口。

Cikarang Dry Port

Located on Java island, just 50 km from Jakarta, Cikarang Dry Port serves as an extension of the major Tanjung Priok gateway sea port and provides integrated port and logistic facilities with on-site customs and quarantine inspection services, operating 24/7.

Strategically located in the heart of the largest manufacturing zone of Indonesia along the Bekasi-Cikampek industrial corridor on the east side of greater Jakarta, Cikarang Dry Port is surrounded by some 12 industrial estates containing over 3,000 manufacturing companies, many of them importers and exporters.

The first and only Integrated Customs Services Zone in Indonesia, Cikarang Dry Port occupies 200 hectares of land, including capacity for an extensive logistics park, and enjoys multi-modal hinterland connectivity through its direct access to highway and railway networks.

Using the international port code IDJBK to designate Cikarang Dry Port as port-of-origin or port-of-destination, cargo owners can use any of the seventeen shipping line partners and more than 30 logistics providers servicing the dry port, to bypass the congestion at Tanjung Priok and use the one stop for cargo handling and logistics solution for both international and domestic cargoes. Cikarang Dry Port

With all forecasts indicating continuing growth of the Indonesian economy, which of course will result in increased container flows, this innovative Cikarang Dry Port solution is enabling and empowering efficiencies in the flow of goods that save money and time for stakeholders throughout the supply chain ecosystem. ■

虽然亚洲区内贸易占目前世界上最大的海运段部分，占全球集装箱总量60%以上，该区域周围只有几个码头可以容纳最新的超大尺寸船只。这对于那些需要大泊位、吊车和深水的港口运营商来说是业务和财务上的挑战，以满足这些日益庞大的集装箱船，导致多层系统中“大船舶将减少港口停靠”。

毫无疑问，集装箱海运是21世纪大多数全球供应链生态系统的核心。然而，基础设施、内部和外部码头的监管和业务方面的挑战，往往导致交通挤塞的问题，对所有供应链利益相关者的跨境及多模态贸易流动产生不利影响，导致延迟以及额外费用。

不过，对于海运供应链的创新码头解决方案已经在印尼 - 东南亚最大的经济体落实，并以5%以上的速度在不断增长，G20集团成员人口超过2.5亿，经济超过一万亿美元。Cikarang无水港是一个内陆无水港模式，为主要进出口门户Tanjung Priok的慢性阻塞和延迟问题提供了一个高效和有效的解决方案。

Cikarang无水港

位于爪哇岛，距离雅加达仅50公里，Cikarang无水港作为主要Tanjung Priok港口海港的延伸，提供了集成港口和物流设施，具有7天24小时运作的现场海关和检验检疫服务。港口地理位置优越，在大雅加达东边沿Bekasi-Cikampek工业走廊上，位于印度尼西亚最大制造区的心脏地带，Cikarang无水港由12工业区包围，含3000个制造企业，其中许多是进口商和出口商。

作为第一个也是唯一一个在印尼区的集成海关服务提供商，Cikarang无水港占地200公顷土地，其中包括广阔的物流园区，并通过其直接进入高速公路、铁路网络享受多模态腹地连接。

使用国际港口代码IDJBK指定Cikarang无水港作为原产地港口、目的地港口，货主可以使用任何17条船行的合作伙伴和30多家物流供应商为无水港提供服务，绕过Tanjung

Priok的拥堵，为国际和国内的货物提供一站式货物装卸及物流解决方案。Cikarang无水港随着印尼经济显示持续增长，这当然会导致更多的集装箱流动，这种创新Cikarang无水港能够提高物流效率，在整个供应链生态系统中为利益相关者在节省时间和金钱方面提供解决方案。 ■

Mark Millar 马克 FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD
 作者简介: Mark Millar为客户与他们在亚洲的供应链战略提供有价值的独立知情观点。他创建的“亚洲供应链观察”系列磋商、研讨会及企业情况介绍，帮助企业提高对复杂局势的了解，做出更明智的业务决策，并增加他们全球供应链生态系统的效率。Mark已为客户在超过20个国家的300项活动中担任发言人、主持人、活动调度或会议主席。物流全球研究所承认他为“世界物流最进步人士之一”。总部位于伦敦的商业出版商高根页最近已委托他写书，题为“全球供应链生态系统”，于2015年出版。联系方式：mark@markmillar.com





LITHUANIAN BUSINESS LOOKS OPTIMISTICALLY AT CHINA

In Shanghai with a population of more than twenty four million when you say that you have come from the country where there live less than three million people, it is popular to joke whether all of us have come to the event. In June this year the pun has almost really approached the truth. Several delegations from Lithuania all together went to China. There came the representatives of the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of Economy of Lithuania, stock company Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways), Klaipeda State Seaport Authority, company Greencarrier, international business magazine JŪRA MOPE SEA and other organizations. In the capital of China, Beijing there took place the transport forum 'China-Lithuania: economic junction of the Silk Road'. In Beijing there was opened the representative office of AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways). After opening of the representative office in Beijing, the delegation of Lithuania came to Shanghai where it visited the 6th international transport and logistics exhibition Transport logistics China and Air Cargo China. International business magazine JŪRA MOPE SEA presented its activities at this exhibition.



Lithuanian transport strategy – *Silk Road* between China and Europe

„Lithuania aims to create stable, constructive and mutually beneficial relations with China. The opening of the representative office of the biggest transport company – Lithuanian railways – in this country is an excellent tool allowing listening attentively to China as the engine of global economics, and the demands of the clients when planning and implementing international projects. Having accumulated practical experience and great know-how in the field of logistics and being in favourable geographical location, Lithuania may efficiently serve the main markets of Middle and West Europe that consist of 750 million consumers, so one of the most important strategic plans of Lithuanian transport is to further on develop cooperation with China, joining the world biggest economics with EU countries“, - said the Vice Minister of Transport and Communications of Lithuania Arijandas Sliupas.

In his opinion, one of the main goals of Lithuanian transport is the implementation of efficient projects and ability to create flexible conditions for business to use the advantages of transport sector of the country, therefore, the aim to have the representative offices in the states along the whole chain between China and Europe. Besides the representative offices in Belarus, Russia, China, it is planned to found the office in Kazakhstan too.

During the meetings the representatives of China stressed that Lithuania was the only Baltic State that invested a lot into the development of relations with China, therefore, special interest was given to Lithuania and the investments as well as the implementation possibilities of the projects.

Stimulus in trade relations between China and Lithuania

Business delegation led by the Minister of Economy Evaldas Gustas participated in a round-table discussion in Shanghai with China businessmen who were interested in investment possibilities in Lithuania. More than ten China Companies working in different fields took part in the meeting. China businessmen were acquainted with investment and export possibilities and Free Economic Zones in Lithuania.

„Economic cooperation between Lithuania and China is not sufficiently developed yet and it has a lot of possibilities to develop. Therefore, the discussion is useful for the businessmen of both countries. The business climate and investment environment in Lithuania is improving, so China businessmen are actively interested in investment possibilities and the representatives of business of our country – in the development of export markets“, – said Evaldas Gustas.

During the event Kaunas FEZ management company signed a protocol of intentions with food producing group *Tianjin Baodi Agri & Tech Co, Ltd.* and bio-technologies company *Zhejiang Several Billion Biological Technology Co. Ltd.* The



companies plan to found their representative offices in the territory of Kaunas FEZ.

According to the Minister of Economy, the interest of such companies in Lithuania open better possibilities to attract investments from China, come into more active bilateral trade relations. It is possible that this cooperation might grow and *Baodi Group* might become Lithuanian meat products distributor in China.

The activities of *Baodi Group* cover the whole food supply chain – from growing of pigs and other animals to slaughtering, chilling, processing and supplying to the market. Besides, this company produces high quality animal pharmaceuticals. It is one of 100 biggest private China companies.

The company *CAMCE Engineering Co* intends to develop investments in Kaunas FEZ, where logistics should be organized there and China companies might reach EU market via Klaipėda port. *CAMCE* is a daughter company of China *SINOMACH* corporation which is on the list of the world biggest business companies *Global 500*.

In China the Minister of Economy met the heads of the company *SEPCO III*. *SEPCO III* – is a professional engineering contractor working in the sector of electric energy. The business scope of the company covers the thermal power stations heated by coal, oil and gas as well as the production of energy from water, sun, wind and biomass. *SEPCO III* takes complex solutions concerning the electric power stations, project designing, transportation, mounting, start, exploitation and equipment supply. They spoke at the meeting about coming into contacts and development matters, investigated the possibilities how the relations with China companies might

contribute to the modernization of some fields of economy of the country. According to E. Gustas *SEPCO III* investments in Lithuania might contribute to the modernization and diversification of electric energy sector in the country.

Attention of both countries to hi – tech

During the visit E. Gustas met the heads of Shanghai science and technologies commission, visited Shanghai hi-tech park, Shanghai technologies innovation centre and met the authorities of Shenzhen city Science and Technologies Park.

According to the minister, the Ministry of Economy of Lithuania pays a lot of attention to the optimization of scientific centres and modernization of technologies parks and implementation of innovations. The information received during the visit will be useful in developing hi-tech in Lithuania.

„Present results of the implementation of China innovations reach 44 percent of EU level, but the gap is decreasing as China develops the innovations and improves this process quicker than EU. China costs for scientific investigations and experimental development concede only the USA. Therefore, cooperation with China is especially important to us as China may become the market of growth for Lithuanian innovative companies“, – said the Minister of Economy.

Together with the heads of the company *Huawei*, Evaldas Gustas discussed further steps in expanding the activities and investing in Lithuania. According to him, European region plays a strategic role in the development plans of *Huawei* company. *Huawei* centre is founded in Lithuania

and there work about 20 professional employees. The centre cooperates with Lithuanian universities. It renders services and supplies equipment to Lithuanian mobile operators.

The first *Huawei* centre was founded in 2000 in Kiska, Sweden. Today the company has got 11 centres in Europe with 800 employees.

Lithuanian Chamber of Commerce opened in Hong Kong

During the visit in Hong Kong the Lithuanian delegation led by the Minister of Economy met Hong Kong financial secretary Tsang Chun-wah, the secretary of Hong Kong commercial and economic development Gregory So Kam-leung, Hong Kong executive director of Trade development council Margaret Fong. During the meetings the Minister of Economy presented Lithuania as an attractive EU country for the implementation of investment projects and invited Hong Kong companies to found logistics centres in Lithuania. E. Gustas also stressed that Lithuania was interested to improve bilateral trade relations and was ready to supply a wide spectrum of products and services for Hong Kong. Lithuania sees great possibilities for export of food products, laser industry, furniture, techniques and products and services of other sectors.

The delegation led by the Minister of Economy took part in the opening ceremony of Lithuanian Chamber of Commerce in Hong Kong. According to E. Gustas, Lithuanian Chamber of Commerce in Hong Kong will strengthen cooperation between the countries and support in the development of trade relations. ▶





During the event RAZ group signed the protocol of intentions concerning cooperation with Ten Pao company, one of the biggest suppliers of electronics products for European and USA markets. Hong Kong company plans to found the representative office in Lithuania and in this way to open gate to European market.

During the visit E. Gustas opened the presentation of Lithuanian tourism which was organized by State tourism department to the Ministry of Economy. During the event Hong Kong specialists were acquainted with Lithuanian tourism possibilities, infrastructure and unique project of World Amber Road.

China press focused attention to Lithuania

China media very well appreciated the goal of Lithuania to create stable, constructive and mutually beneficial business relations.

„Background for cooperation was consolidated at Lithuania – China transport forum ‘China–Lithuania: economic junction of the Silk Road’, where there was also marked the opening of the official representative office of AB „Lietuvos geležinkeliai“ (Lithuanian railways) in Beijing,- noted the newspaper *China daily*.

It was stressed in the daily that Lithuania located in the Baltic region was the main crossroad connecting the trade routes of East and West, and AB „Lietuvos geležinkeliai“ – as one of the biggest transport companies in EU perfectly suited for the further development of Asian and European railways.

At the interview for China media the Transport Vice Minister of Lithuania A. Sliupas noted that the Ministry of Transport and Communica-

tions had high expectations connected with the activities of the representative office of Lithuanian railways in Beijing. According to the Vice Minister, the representative office will help Lithuania to better understand the peculiarities of China transport and logistics sector.

According to *China Daily*, China proposes the economic junction of the new Silk Road, connecting all Eurasian countries.

Last year the trade between EU and China reached almost 560 billion US dollars.

In the opinion of the experts, transportation by railways may save time and money as cargo transportation from China to Europe takes only one or two weeks, and railway services are cheaper than air or sea transport.

In the interview with the Minister of Economy of Lithuania Evaldas Gustas published in China press, he states that Lithuania is going to join Eurozone in 2015 and is negotiating for becoming a full member of OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) and it adheres to the direction to expand cooperation outside Europe with Asia and especially with China.

China journalists were interested what changes Lithuania expected becoming the 19th member of Eurozone.

The Minister of Economy noted that having a strong currency Lithuania would gain better confidence of investors and partners.

The question, how he would define present trade relations between Lithuania and China, the Minister of Economy answered that they were not fully exploited yet and Lithuania was ready to increase export to this country.

Speaking about the strong sides of Lithuania, E. Gustas said that the country could not be proud

by big natural resources, but Lithuania reached excellent results in the fields of food, wood, chemical industry, engineering, transport and logistics and also hi-tech, such as lasers, biotechnologies and IT. He stressed that great wealth of Lithuania were high-quality specialists.

When he was asked what Lithuanian business might propose to Hong Kong for example, E. Gustas answered that Lithuania had already stepped Hong Kong with its beer. Lithuania is famous in Europe as the producer of 60 types of beer. Lithuanian beer has got quite a lot of high international awards. Besides beer Lithuania may suggest meat, dairy and other food products or mineral water from natural sources. ‘We see Hong Kong as a possible centre (or a springboard) for further development of business in China mainland’,- said the Minister of Economy.

Speaking about China investment possibilities in Lithuania, the Minister of Economy of Lithuania said that they were undoubtedly great. The economics of Lithuania – is one of the fastest growing economics in the region.

Our GDP growth last year was 3,2 percent. The forecast is positive this year at 3,4 percent and 4 percent for the next year. It shows that our economics is very stable. According to the World Bank data, Lithuania was ranked 17th country best suited for business in the Middle and East Europe. Lithuania is interested to attract investors for such sectors as infrastructure, logistics and hi-tech.

Prepared using the information of the Ministry of Transport and Communications, Ministry of Economy of Lithuania and the magazine JŪRA MOPE SEA ■

eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi
Approved
Event

2015



5th INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION

In conjunction with conferences & seminars...

05-07 MARCH 2015

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



THE EXHIBITION IS ORGANIZED BY IFM TURKEY IN COOPERATION WITH THE TURKISH STATE RAILWAYS (TCDD) AND THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY (TCCCE).

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu

立陶宛在发势 陶业务国态 业展中展乐观

在上海拥有超过2400万人口的时候，你说你来自一个不到300万人口的国家，于是大家非常流行开的玩笑是，是否我们所有的人都来参加了活动。今年六月的这个双关语几乎已经真正接近真相。来自立陶宛的几个代表团一起来到中国。其中代表来自立陶宛交通部和经济部、股份公司Lietuvos geležinkeliai（立陶宛铁路）、克莱佩达州海港管理局、Greencarrier公司、国际商业杂志《海》和其他组织。在中国的首都，北京，举办了运输论坛“中国 - 立陶宛：丝绸之路经济枢纽”。在北京开设了AB Lietuvos geležinkeliai（立陶宛铁路）代表处。在北京开设代表处后，立陶宛代表团来到上海，在那里参观了第六届中国运输物流和中国航空货运国际运输与物流展览会。国际商业杂志《海》在本次展会介绍了其活动。



立陶宛运输策略 ---- 中国与欧洲之间的丝绸之路

“立陶宛致力于与中国创建稳定的、建设性的和互利的关系。这个国家最大的运输公司，立陶宛铁路举办了设立代表办事处的开幕典礼，这在允许规划和执行国际项目时是一个极好的工具，认真听取中国作为全球经济的引擎和客户的需求，积累物流领域的实践经验和伟大诀窍，且立陶宛处在良好的地理位置，可有效地服务于中东和西欧7.5亿消费者的主要市场，因此立陶宛的最重要的运输战略计划之一是进一步发展与中国的合作，与欧盟国家一起加入世界上最大的经济体“， - 立陶宛交通部副部长Arijandas Sliupas说。在他看来，立陶宛运输的主要目标之一是实施高效项目，有能力创造灵活的业务条件，使用这个国家通运输行业的优势，因此，我们有必要在中国和欧洲之间的整个链条沿线设立代表处。除了在白俄罗斯、俄罗斯、中国设立代表处，也计划在哈萨克斯坦设立办公室。在会议上中国代表强调指出，立陶宛是波罗的海国家中唯一一个在与中国关系的发展方面投入很大的国家，因此，中国给予了立陶宛特殊利益，以及投资项目实施的可能性。

刺激中国和立陶宛之间的贸易关系

由经济部长Evaldas Gustas为首的商务代表团参加了在上海的圆桌讨论，与可能有兴趣在立陶宛投资的中国商人进行了讨论。涉及不同领域的十多家中国公司参加

了会议。中国商人熟悉了在立陶宛自由经济区投资和出口的可能。

“立陶宛与中国的经济合作，并没有充分开发出来，开发的可能性还是很大。因此，讨论对两个国家的商人非常有用。立陶宛正在改善商业环境和投资环境，所以中国商人在出口市场的发展方面对投资的可能性及我国企业的代表表达了积极兴趣”， Evaldas Gustas这样说。

在这次活动中，Kaunas FEZ管理公司与食品生产集团天津宝迪农业和科技有限责任公司，以及生物技术公司浙江几十亿生物科技有限公司签订了意向协议，这两个公司计划在Kaunas FEZ园区建立自己的代表处。

据经济部长讲，这样的公司存在于立陶宛，这有利于立陶宛开发新机会来吸引来自中国的投资，接触到更多积极的双边经贸关系。这种合作可能会增长，宝迪集团有可能成为立陶宛肉类产品在中国的总代理。

宝迪集团的业务覆盖整个食品供应链 --- 从猪和其他动物的成长到屠宰、冷却、加工以及供应到市场。此外，该公司生产高品质的动物药品，是100个最大的中国民营企业之一。

CAMCE Engineering Co 公司拟在Kaunas FEZ发展，在那里组织物流，中国公司可能通过克莱佩达港达到欧盟市场的投资。CAMCE是中国SINOMACH公司的一个子公司，列于世界上最大商业公司全球500强之上。

经济部长在中国会见山东电力集团公司三期负责人。山东电力建设三期是电能部门中一家专业从事工程承包的公司。该公司的业务范围涵盖了用煤炭、石油和天然气来加热的热电站以及来自水能、太阳能、风能和生物质能的生产能源。山东电力建

FREE EXHIBITION & CONFERENCE

11-13 NOVEMBER 2014
ROTTERDAM AHOY • ROTTERDAM



**INTERMODAL
EUROPE 2014**



CONTAINERS IN MOTION

CONTAINER TRANSPORT ACROSS ROAD, RAIL AND SEA

SEE YOU IN ROTTERDAM!

Co-locating with



Organised by

informa
exhibitions

Follow us on



WWW.INTERMODAL-EVENTS.COM



SMM

smm-hamburg.com

keeping the course

9 - 12 september 2014

hamburg

**the leading international
maritime trade fair**

new in 2014:
the SMM
theme days

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



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



Hamburg Messe





设三期则负责电站、工程设计、运输、安装、启动、开发和设备供应的复杂解决方案。他们就进入合约和发展事宜在会上进行了交谈,调查如何与中国企业发展关系的可能性,以有助于该国经济某些领域的现代化。据悉Gustas山东电力集团公司三期在立陶宛投资,可能有助于国家电力能源行业的现代化和多样化。

这两个国家都重视高新技术

E. Gustas访问期间会见了上海科学技术委员会的负责人,参观了上海高新技术园区,上海科技创新中心,并会见了深圳市科技和技术园区的部门主管。

根据部长发言,立陶宛经济部付出了很多关注于优化科学中心、现代化技术园区和实施创新。访问期间收到的信息将在立陶宛发展高科技方面起到作用。

“目前中国创新实施的结果达到欧盟水平的44%,但随着中国的发展创新和改进这一过程比欧盟快,差距正在减小。中国成本科学调查和实验开发方面仅次于美国。因此,与中国的合作对我们特别重要,因为中国有可能成为立陶宛创新型企业增长的市场,”经济部长说。

Evaldas Gustas与华为公司的负责人一起讨论了扩大活动和投资于立陶宛的进一步措施。据他介绍,欧洲地区对华为公司的发展规划起着具有战略性的作用。成立于立陶宛的华为中心有大约20名专业员工工作。该中心配合立陶宛的大学。呈现的服务和设备用于立陶宛的移动运营商。

华为的第一个中心于2000年在瑞典的Kiska成立。如今,该公司已经在欧洲设立了11个中心,拥有800名员工。

立陶宛商会在香港开设

在香港访问期间,立陶宛代表团由经济部长率领,会见了香港财政司司长曾俊华,香港商业和经济发展局局长苏锦梁,香港贸易发展局副总裁方舜文。在会议期间的经济部长提出,立陶宛作为一个有吸引力的欧盟国家,可以实施投资项目,并邀请香港公司在立陶宛设立物流中心。E. Gustas还强调,立陶宛是有意改善双边经贸关系,并准备为香港提供范围广泛的产品和服务。立陶宛看到在出口食品、激光行业、家具、技术以及产品和服务等环节有很大可能性。

在经济部长的带领下代表团参加了立陶宛总商会在香港的开幕仪式。据E. Gustas说,在香港的立陶宛商会将加强各国之间的合作,支持之间经贸关系的发展。活动期间RAZ集团与Ten Pao公司签署了合作意向协议,这是欧洲和美国市场电子产品的最大供应商之一。香港公司计划在立陶宛建立代表处并以这种方式来打开



门欧洲市场。

访问期间E. Gustas开启了由立陶宛经济旅游部举办的国家旅游介绍。活动期间,香港的专家熟悉了立陶宛旅游的可能性、基础设施和独特的世界琥珀之路项目。

中国记者集中关注立陶宛

中国媒体非常的赞赏立陶宛创造稳定、建设性和互利业务关系的目标。

中国日报指出,中国交通论坛“中国 - 立陶宛:丝绸之路经济枢纽”拉开帷幕,立陶宛的合作背景得到了巩固。这同时也通过AB Lietuvos geležinkeliai(立陶宛铁路)在北京官方代表办事处的开幕典礼显示出来。

它强调立陶宛位于波罗的海地区,是连接东西方贸易路线的主要十字路口,且AB Lietuvos geležinkeliai----作为在欧盟最大的运输公司非常适合亚洲和欧洲铁路的进一步发展方向。

立陶宛运输部副部长A. Sliupas在接受中国媒体采访时指出,交通运输和交通部曾对北京立陶宛铁路代表处的活动给予很高的期望。根据该部副部长讲,该代表处将有助于立陶宛更好地了解中国运输和物流业的特殊性。

据中国日报报道,中国提出的新丝绸之路位于经济交界处,连接所有欧亚国家。去年,欧盟和中国之间的贸易额达到近5600亿美元。

根据专家们的意见,由铁路运输可以节省时间和金钱,从中国到欧洲运输货物只需要一两个星期,和空运或海运比,铁路服务运输便宜。

在立陶宛经济部长Evaldas Gustas接受采访过程中,他向中国媒体指出,立陶宛

要在2015年加入欧元区,通过谈判要成为经合组织(经济合作与发展组织)的正式成员,并坚持向欧洲以外扩大合作的方向,特别是与亚洲中国。

中国记者们关心立陶宛成为第19个欧元区成员后,会产生什么样的变化。

经济部长指出,一个强大的货币系统将给予立陶宛的投资者和合作伙伴更强的信心。

谈到立陶宛的强项,E. Gustas表示,国家没有值得骄傲的丰富自然资源,但立陶宛在食品、木材、化工、工程、运输和物流,同时高科技领域达到了良好的效果,如激光、生物技术和信息技术。他强调,立陶宛的巨大财富是高品质专家。

当有人问他可能会对香港提出什么样的立陶宛业务,E. Gustas回答说,例如立陶宛已与香港加强啤酒方面的合作。立陶宛是欧洲著名的60种啤酒的生产商。立陶宛啤酒已经得到了相当多的国际高端奖项。除了啤酒立陶宛可能建议其他天然来源的肉类、奶制品和其他食品或矿泉水。“我们看到香港作为一个可能的中心(或跳板),需要在中国大陆进一步发展业务”,经济部长这样说。

谈到中国在立陶宛投资,立陶宛经济部长说,可能性无疑是巨大的。在经济方面立陶宛是该地区增长最快的经济体之一。

我们去年GDP增长为3.2个百分点。今年的积极预测是3.4%,明年为4%。这表明,我们的经济是非常稳定的。根据世界银行的数据,在最适合的在中东和东欧业务发展方面,立陶宛是排名第17位的国家。立陶宛有兴趣在基础设施、物流和高科技等领域吸引投资者。

本文信息由立陶宛交通部、经济部和杂志《海》提供及准备



Depth factor makes impact on KLASCO pace

Vida Borteliene

The competition of the Baltic Sea ports – is the driving force not only of private business but also of state infrastructure modernization. It is seen from the changes taking place in Klaipeda port, they are especially clear at the quays of the biggest stevedoring company KLASCO. The average annual cargo turnover of 13 million tonnes reached by one company – is the result of consistent investments with the aim to reach the efficiency and effective activities.

Klaipeda stevedoring company KLASCO is historically and geographically predetermined to be in the centre of commercial relations. Two stevedoring territories, one – in the deepest northern part at the Harbour Entrance, the other – on Smelte peninsula, at the development territory foreseen to form the southern water gate, delimitating from the Curonian Lagoon – is strong support for business. But the attention of the clients is attracted not only by these natural factors, but also by the technological development of the terminals and navigational changes that opened the possibilities to accommodate two Postpanamax vessels at a time – at the quays

of bulk fertilizers and general cargo.

Klaipeda port, which is presently abstaining from the step to the sea (it is planned to do it after 2020 when the construction of breakwaters and the Harbour Entrance is corrected), some time ago the port started to formulate a maximum dredging task. The prevailing policy of fragmentary dredging at separate quays was changed to a strategy of complex development or maximum benefit to the state and KLASCO management was continuously talking about it for many years. Consistent flow of state and private investments for the modernization of port infrastructure which covers access roads, termi-



Front row (from left) Audrius Pauza, KLASCO Director General, the first from the right Algirdas Butkevičius, Prime Minister of the Republic of Lithuania, middle – Lidija Lubiene a major shareholder of Achema Group, which owns in the company KLASCO, Valdas Sutkus, member of Board Achema Group.



nals and hydro-technical constructions, induce new ideas in transport sector and the visions of territory use. All this should soon be included into the Master Plan of Klaipeda port which is going to be prepared for the first time.

Dredging – in stages

KLASCO director general Audrius Pauza states that in the period of sudden economic fluctuations little place is left for considerations. Decisions on projects progress and investments should be taken quickly but not hastily though state organizations are constrained by long terms of public procurements. Activities in practice are to be selected from several prepared theoretical scenarios according to logistics prognosis and geopolitical factors. It is the most complicated task to forecast the latters but the universality of the activities and high qualification of the staff help to mitigate unexpected shocks. Being famous at the Baltic coast for active metal handling 15 years ago, KLASCO chose the way of specialization and versatility balance when it felt the negative consequences of homogeneous specialization. Since then modernization of cargo handling is executed according to constantly updated investment program which is modelled taking into consideration the short term plans of the company and perspective plans of the port. According to A. Pauza, shipping is dynamic, ports cannot lag behind in order not to lose clients the loyalty of which is hard to secure. Behind the border of Lithuania – Liepaja, Ventspils and Riga ports are also included into the same circle of strong competition.

„KLASCO has many times proved that by its projects it tries to quicker ensure the payback of private funds and state investments. Concern Achemos grupe, managing KLASCO has allotted for the modernization of the company more than LTL 350 million during a decade. During this period there have been constructed liquid and bulk fertilizers and grain terminals, general cargo terminal expanded in the Northern part and in the Southern part ro-ro terminal is increasing pace. During the last two years we have invested more than LTL70 million, this year we have opened the second warehouse for bulk fertilizers and totally we are able to accumulate up to 220 thousand tonnes bulk fertilizers. The next event of the year is that the port authority has reconstructed the quays No 7–8–9 adapted to moor two Postpanamax vessels with more than 70 thousand t capacity. These sites and cargo berths are able to accommodate up to 300 thousand. tons of dry bulk cargo, and we are able to load them at a high speed. It is not necessary to prove that earlier reconstructed quays No 5–6 were dredged a little more, we would have a quay- line of two kilometres for accommodating and handling 13,4 m draft vessels“, – said A. Pauza about the new possible opportunities. And this is only a short stage of development in order to remain the leader and to successfully develop activities. Therefore, A. Pauza, like other users of the port, supports the port plans to execute one more stage of internal port dredging – up to 17,5 m until 2020.



Neighbours` cargo

The saying that time is money, is very often heard in transport business. Concentrated KLASCO efforts into the efficiency of operations accelerating the pace of wagon discharge and shortening the ship`s stay in the port, reflect it evidently.

According to A. Pauza, the need to construct the second bulk fertilizer terminal was predetermined by the intentions of the clients to expand the variety of products placed in the market. In cooperation with a permanent partner „Achema“ and Belarus exporters of potassium and nitrogen fertilizers there were chosen the most suitable quay parameters for ships and fertilizer quality preservation conditions were made.

The importance of the newly opened terminal for Klaipeda port was stressed at the opening speech by the Prime Minister of Lithuania Algirdas Butkevicius on the 10th of July and he was happy that private and state investments were targeted where they gave maximum benefit maintaining and creating job places and paying taxes.

According to the viewpoint of the Minister of Transport Rimantas Sinkevicius, Klaipeda port is the best example of transport logistics, as the quays are dredged, access roads are constructed, and railway stations are built as well as the crossroads. Presently the new working program is under preparation, covering almost LTL 2 billion.

In 2013 KLASCO turnover was 12,4 million tonnes of cargo. Last year there were breaks with exporting fertilizers to foreign markets, this year it has recovered since March. During the 1st half-year KLASCO turnover reached 6,4 million tonnes, including bulk, liquid and packed fertilizers which made 2,2 million tonnes.

The greater part of KLASCO fertilizers turnover makes the export of our neighbouring country concern Belkalij of bulk fertilizers, and this year after some break the handling of Gardin nitrogen fertilizers was renewed. At the opening ceremony of the new terminal director general of Gardin Azot Konstantin Mayanov says that Belarus industrial relations with Klaipeda port are getting stronger and expanding annually and it brings benefit to both countries. Railways and the port provide employment to thousands of people, strengthens the friendship between the people of Lithuania and Belarus.

The head of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus points out the ability of KLASCO to maintain the loyalty of partners and attract new transit cargo as the fierce competition is going on for them among neighbouring ports. It is not only for Belarus fertilizers, but also for the iron ore from Russia that was started to be carried a year ago. Suitable water depth for ships, newly constructed quays, investments into modernizations of operational process and professional KLASCO team ensures the possibility to attract cargo from the West and East. ■



深度因素对 KLASCO 的 速度产生影响

Vida Borteliene

波罗的海港口的竞争 —— 不仅是民营企业也是国家基础设施现代化的动力。这些由发生在克莱佩达港口的变化就可知，且在最大的装卸公司KLASCO的码头尤其明显。一家公司年均货物吞吐量1300万吨—— 这是坚持目的持续投资，有效率有效果开展活动的结果。





克莱佩达装卸公司KLASCO在历史上和地理上预定了其在商业关系的中心。两个装卸码头，一个在最深北部的海港入口，另一个在Smelte半岛上，领土发展在南部预见水门形成，从库罗尼安泻湖的划界——是对企业的大力支持。在散装化肥和杂货码头——但客户的注意力不仅受到这些自然因素的影响，还受到码头和导航技术发展变化的吸引，开启了在同一时间容纳两条超巴拿马船只可能性。

克莱佩达港目前正有步骤地放弃海洋权利（并计划在2020年后这样做时，防波堤建设和海港入口已被改好），前一段时间码头开始制定最大清淤任务。在不同码头零碎疏浚的现行政策，改为国家综合发展或最大利益策略，KLASCO管理层就此不断谈论了很多年。国家和私人投资持续流动，促进港口基础设施的现代化，涵盖通路、码头和水文技术结构，引导运输部门的新想法和地区使用的愿景。这一切应尽快纳入克莱佩达港第一次准备的总体规划中。

疏浚 - 分阶段

KLASCO总监Audrius Pauza指出，在突如其来的经济波动时期，是没有考虑空间的。应迅速采取项目进度和投资决策但又不致贸然，国家组织由公共采购长期制约。实践活动是根据物流预后以及地缘政治因素，从几个理论准备的情况选择。预后是最复杂的任务，但活动拥有普遍高水准的工作人员，以减轻意外冲击。波罗的海沿岸的活性金属处理成名于15年前，当感觉到均匀专业化带来的负面影响，KLASCO选择了专业化和多功能性的平衡方式。从那时起，货物装卸现代化以它为蓝本考虑港口公司和远景计划，短期内不断更新投资计划执行。根据A. Pauza，航运是变化的，码头不能因为滞后而失去客户，使其忠诚度难以确保。在立陶宛边境的背后——利耶帕亚、文茨皮尔斯和里加码头也纳入了强有力竞争的这样一个圈子中。

“KLASCO曾多次证明，这个项目试图更快确保民间资金和国家投资的回报。关注Achemos grupe，管理KLASCO已经分配给了公司十余年的现代化期间3.5亿立特。在此期间，有已建成的液体和散装化肥和粮食码头，杂货码头在北部扩大并且在南部的滚装码头部分加快步伐。在过去的两年中，我们的投资已经超过7000万元立特，今年我们已经打开了第二个仓库，散装化肥，完全我们能够累积到22万公吨散装化肥。在这一年中的下一个事件是，港务局已重建7-8-9号码头，适合停泊2艘超过7万吨能力的超巴拿马型船舶。一般来说我们货物站点能

够获得超过30万吨的货物，且我们能够高速加载它们。没有必要证明早期重建的5-6号码头被挖去一点，我们将有两公里的码头线，用于容纳和处理13.4米的预备船只”，——A. Pauza就可能出现的新机会这样说。只有很短的发展阶段来保持领先地位，并成功地开展活动。因此，A. Pauza，像码头的其他用户一样，支持码头计划来执行内部港口疏浚的又一个阶段——到2020年达17.5米。

邻居的货

俗话说，时间就是金钱，这句话很多时候都能在运输行业听到。KLASCO集中力量提高操作货车卸货效率，缩短船舶在港口停留时间，反映明显。

根据A. Pauza说，需要建造第二个肥料码头，这是出于对客户有意图来扩展各种存在市场上产品的预见。在与固定的合作伙伴“Achema”的合作中，白俄罗斯氮肥和化肥的出口商们合作选择了对船舶最适宜的码头参数，并制订了化肥质量保存条件。

克莱佩达港新开码头的重要性，在立陶宛Algirdas Butkevicius总理7月10日的开幕致辞中得到强调，他很高兴私人和国家就有针对性的地方进行了投资，在这些地方他们在维护利益，创造就业和缴纳税款方面给予最大程度地便利。

据交通部长Rimantas Sinkevicius的意见，克莱佩达港是物流运输的最好例子，因为码头被挖去，道路在构造，火车站还有十字路都在建设。目前新的工作计划正在筹备之中，几乎涵盖了20亿立特。

在2013年 KLASCO成交1240万公吨货物。去年出口到国外市场的化肥有间断，今年三月以来恢复。上半年KLASCO营业额达到640万吨，其中包括散装、液体和包装肥料共220万吨。

KLASCO化肥运量的增加使我们的邻国关注散装化肥Belkalij的出口，而今年一些散杂的园艺氮肥得以处理更新。

在新码头的开幕式上，Gardin Azot总监Konstantin Mayanov说，克莱佩达港与白俄罗斯的劳资关系也越来越强，每年扩大，为这两个国家带来好处。铁路和港口提供就业给数千人，加强了立陶宛和白俄罗斯人民之间的友谊。

克莱佩达国家港口管理局负责人Arvydas Vaitkus指出，在他们与邻近港口的激烈竞争中，KLASCO有能力维持了合作伙伴的忠诚度，吸引新的过境货物。不仅是针对白俄罗斯肥料，同时与俄罗斯的铁矿合作也在一年前开启。适合船舶的水深，新建成的码头，投资进入现代化操作流程，以及专业的KLASCO队伍，都确保其具有可能来吸引来自西方和东方的货物。





Transport logistic China 2014: tenth anniversary of the show spurts strong energy in China's market (Shanghai, China)



Katrin Polenz

The 6th International Exhibition for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management *Transport logistic China 2014* has taken place successfully at the Shanghai New International Expo Center from June 17-19, 2014. The three-day event attracted 492 exhibitors from 47 countries and 16,800 visitors from 69 countries and regions.

Managing Director of Messe München International Eugen Egetenmeier expressed his satisfaction towards the exhibition: "China is one of the world's most dynamic logistic markets. The unparalleled participation results this year clearly showed this. The professionals in China's logistic market highly appreciate transport logistic China to promote themselves, share opinions and seek cooperation".

As the leading trade fair for transport and logistics in Asia, *Transport logistic China 2014*, together with the integrated *Air Cargo China*, showcased the entire industry chain ranging from logistic services, to warehouses, cold chain, equipment, transport, air cargo, ports, shipping services and more.

"As the biggest logistics event in Asia, *Transport logistic China* has acted as an important bridge for international logistics technology transfer and business cooperation. It is a window for logistics companies to cross national boundaries and enter the international market", - said Zai Zheng, Executive Vice Secretary General of Central City Transportation Committee of China Communications and Transportation Association at the opening ceremony.

The high level of the exhibition and forum we are participating at transport logistic China allows us to hope for a fruitful cooperation between Russia and China in a very challenging aim of infrastructure development of our countries.

Maxim Sokolov, Minister of Transport of the Russian Federation, Russia

The reason why we choose this show is that it's a great opportunity for Spanish Ports to be here with many big Chinese companies. Absolutely, Chinese companies become more important in our business. We are very satisfied to meet many target visitors from worldwide, and including the exhibitors, as they are all in high level.

Eva Miquel Subias, Corporate Communication Manager, Puertos del Estado, Spain



- 16,800 visitors from 69 countries and regions, increased by 12 %
- Biggest ever conference programs with over 4,500 delegates
- Domestic exhibition area increased by 34 %, more local-based





logi trans

19-21 November 2014
Istanbul

International
Transport Logistics Exhibition

www.logitrans.com.tr

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.



19th Turkmenistan International Oil & Gas Conference and Exhibition - OGT 2014

18-20 November 2014
Ashgabat, Turkmenistan



19^{ая} Международная нефтегазовая конференция и выставка Туркменистана - OGT 2014

18-20 ноября 2014
Ашхабад, Туркменистан



www.oilgasturkmenistan.com

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ



Ministry of Oil and Gas Industry
and Mineral Resources of Turkmenistan
Министерство Нефтегазовой промышленности
и минеральных ресурсов Туркменистана



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

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР



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

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

In London / в Лондоне:

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

e-mail: info@summittradeevents.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 264000

e-mail: summittradeevents@gmail.com



Modern logistics has prompted a lot of new business modes. This year I am glad to see companies like SF-Express. It shows that transport logistic China as the barometer of the industry has noticed the new and increasingly important situations in the industry and new and urgent problems like the last mile in the distribution system in urban areas. At the same time, as the domestic and international trading in China come to a balance, Transport logistic China is setting up a very good international platform for the logistics industry and facilitates the communication between Chinese logistics enterprises with overseas counterparts, especially our German peers.
Xuejie Ma, Vice Chairman of Pudong MOFCOM, China



Transport logistic China is better than two years ago. China is our most important market outside Europe. The show is more a platform for us to communicate and to reach new possible clients from China and strengthen the existing contacts with the companies and associations, which is very beneficial for us. It is also a platform to have a common meeting point with our members of the delegation. The forum we held is really good with more attendance than our expectation, which has German and Chinese speakers mixed to elaborate the possibilities for cooperation.

Michael Kuchenbecker, Director, Logistics Alliance Germany, Germany

Leading Chinese companies are all here and the high level of the exhibition is apparent. The advanced idea of transport logistic China makes it a true platform for the releasing of new services, technologies as well as making business talks and development. Meanwhile, Transport logistic China is also taking advantage of its Sino-German characteristics and offers very good chances for the establishment of partnership between Chinese and European colleagues. We are confident that many new ideas will appear at the trade show.

Muyuan Li, Secretary General of the Intergraded Transport Federation of China Communication and Transportation Association, China

At Transport logistic China 2014, we met European and Chinese customers and companies. We also used the show as a platform for talks all along the global transport chain with our European partner airport Leipzig/Halle in Germany.

Mariko Watanabe, Manager Kansai Airport, Japan

The visitors are very active. The presentation we gave is helpful to get others to know us. The discussion, on the other hand, spurred thinking on our own development strategy. We appreciate that very much!

Jie Zhang, Deputy Secretary and Director, Jintang Management Committee of Zhoushan Islands New Area, China

Our most prominent impression about transport logistic China is its strong commercial atmosphere. The visitors are very professional. We meet customers from the chemical engineering, engineering, automobile, consumer goods, cold chain, supply chain, shipping, railroad transport and many other fields. Besides promoting our brand and services, we are able to make actual business talks through the platform transport logistic China offers us. The high-end positioning, high-quality exhibitors and visitors ensure us a fairly good result.

Qian Wang, Supervisor of Brand Management, Managerial Dept. Sinotrans & CSC Holdings Co, Ltd., China



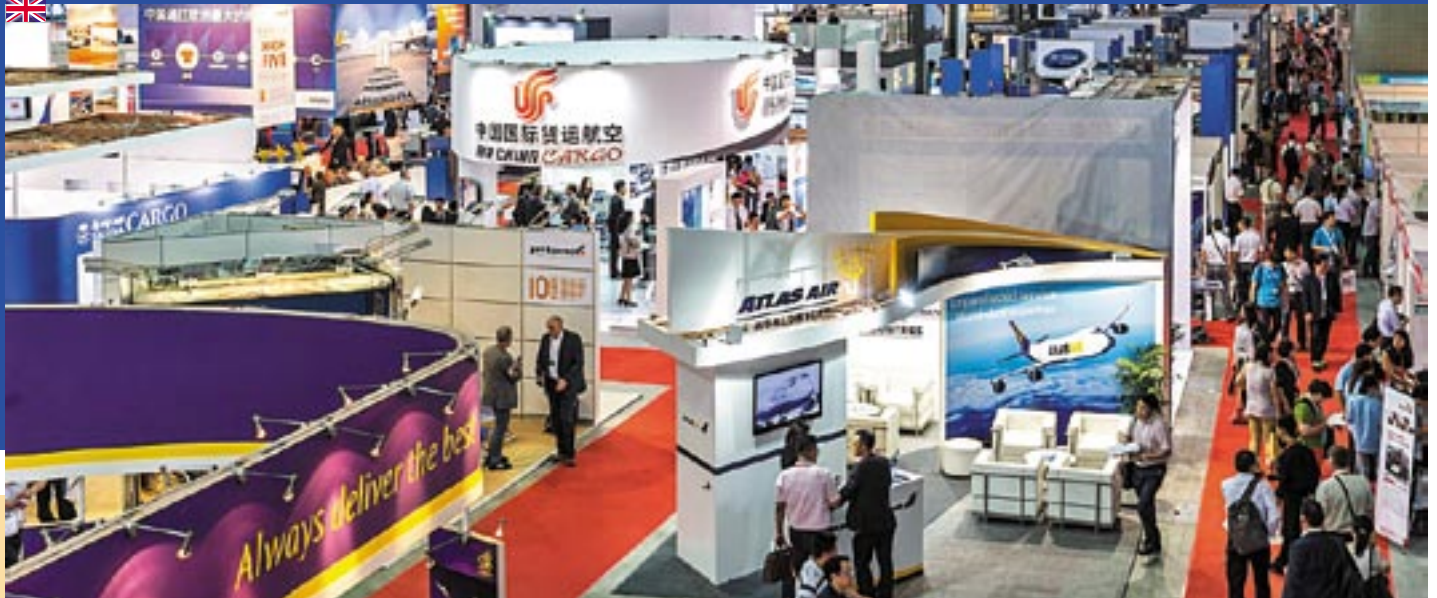
The show also raised the interest of the politicians.

Minister of Transport of the Russian Federation Maxim Sokolov, commented: "The high level of the exhibition and forum we are participating at transport logistic China allows us to hope for a fruitful cooperation between Russia and China in a very challenging aim of infrastructure development of our countries".

For a decade, the show has adjusted itself to develop in China and to suit the needs of the market in China. This year, among the 492 exhibitors, 55 percent are Chinese exhibitors. Their exhibition area are grown by 34 percent comparing to the number in the last show. This shows the positive outlook of the Chinese logistic market and the strong business demands of China's logistics providers. The leading Chinese players participating in the trade show included SinoTrans & CSC, China Railway Express, CIMC, Air China Cargo, SF Express, Speed Fresh Logistic, CMAL, Yantian Port, BYD Frklklift and many others.

Director Commercial of TNT Airways S.A. John Cooper said: "It is the first time for TNT Airways to join transport logistic China. The show, like transport logistic in Munich, is a great place to catch up with the industry. At this show, we met a lot of Chinese interests, especially from the freight forwarding community, air cargo airlines, etc".





Transport logistic China offers us a very good platform to find potential customers and maintain existing ones. The accompanying conferences also convened a lot of leading companies of the industry, so we can share ideas with more people and talk with them about the news and business trends in the industry. Transport logistic China has always tried to integrate the upper and lower stream of the industry. In fact it does attract exhibitors and visitors from the entire spectrum of the logistics industry. We appreciate that very much.

Jiamei Xu, Vice President, Global Logistic Properties, Singapore

Compared to previous shows, this year we are much busier, we have a lot of business coming to the stands. The seniority of the people coming here has much improved. Even also from the exhibitor sides, they have all the senior people here which shows that the exhibition has really attracted much more interest and it is obvious that it is going to be the exhibition for logistics in China.

Heike Clausen, President, International Tank Container Organization

We meet a lot of customers from many different fields, some are investors seeking cooperation. As speakers, we took part in the conferences, which thrilled us with its amazing popularity. From the faces of the audiences, we can tell that transport logistic China is definitely a place that facilitates communication, exchange, transfer of knowledge and a platform that helps talents grow. The trade show is also a support to the development of the logistics industry in China.

Dr.-Ing. Zheng Ren, IT Head, Siemens Ltd., China Infrastructure & Cities Mobility and Logistics, Germany

The customers at Transport logistic China are all leading companies in the industry, including port authorities, port management and inland depots, which are all customers we concentrate on. The visitor flow is very good and we had a lot of inquiries, which is beyond our expectation. Both the atmosphere and scale of the trade show are very high-end. Promotion at this trade show is what we need. So we have decided immediately that we are going to exhibit again in 2016.

Feng Jiang Vice Director, Sales and Marketing, Sany Port Machinery Co. Ltd., China

Transport logistic China is a very good place for us to communicate face-to-face with our users and suppliers. We learned a lot in the three days. We met a lot of customers, equipment suppliers, potential partners, such as large logistics companies, forwarders, shipping companies, etc. Apart from the display of our own advantages, the platform also offered us much resource. As a professional logistics exhibition, the visitor flow is also very good. Overall it is beyond our expectations.

Lei Lu, Director of Business Development, Shanghai Speed Fresh Logistics Co. Ltd., China

International exhibitors showed great interest in the Chinese market as well. Seven national pavilions and international association groups were represented at the show this year. They are: Germany, the Czech Republic, Italy, Latvia, Russia, Spain and ITCO (International Tank Container Organization). Heike Clausen, President of the International Tank Container Organization stated, "This is our third time attending transport logistic China. Compared to previous shows, this year we have a lot of business coming to the stands."

Top-tier visitors, an indicator for show quality, have experienced a considerable growth in numbers this year. 16,800 visitors (2012: 15,000) enjoyed 12 percent growth. In collaboration with local authorities and industry associations from Shanghai, Sichuan, Zhengzhou, Changzhou, Ningbo, etc., the show organized around 25 delegations from all over China.

As Qian Wang, Supervisor of Brand Management of *Sinotrans & CSC Holdings Co* stated: "Our most prominent impression about *Transport logistic China* is its strong commercial atmosphere. The visitors are very professional. We meet customers from the chemical engineering, engineering, automobile, consumer goods, cold chain, supply chain, shipping, railroad transport and many other fields."

The show was accompanied by its biggest ever conference programs. Around 34 conferences covered hot topics, e.g. Silk-road logistic route, Multi-modal transport, Supply chain financing, E-commerce logistics, Cold-chain logistics, Interlink between manufacturing and logistics. A total of 102 high-caliber speakers, including industry experts, business owners and government authorities, lectured to an audience of more than 4,500 participants.

The next transport logistic China will take place from 14 to 16 June 2016 in Shanghai.

Further information about transport logistic China is available online at:
www.transportlogistic-china.com





MENA METRO RAIL SYMPOSIUM

3RD - 4TH SEPT'14 | DUBAI, UAE

VENUE: PARK HYATT, DUBAI

EXCLUSIVE MAGAZINE PARTNER **JURA·MOPE·SEA**
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

OFFICIALLY SUPPORTED BY:



المسؤولية الطريق والنقل
ROADS & TRANSPORT AUTHORITY



EXPERT PANEL

- AHMED SHARIF, DIRECTOR OF RAIL MAINTENANCE, ROADS & TRANSPORT AUTHORITY, DUBAI
- DR. ABBAS NAZARI, REGIONAL DIRECTOR FOR MIDDLE EAST, UITC - INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS
- H.E. LAITH DABABNEH, SECRETARY GENERAL, MINISTRY OF TRANSPORT, JORDAN
- NINO CINGOLANI, CO - CHAIRMAN, EGYPTIAN NATIONAL RAILWAYS
- ESSAM SELIM, CONSULTANT & FORMER CHAIRMAN, EGYPTIAN NATIONAL RAILWAYS
- MOHAMMAD MONTAZERI, DEPUTY MANAGING DIRECTOR, TEHRAN URBAN AND SUB-URBAN RAILWAY COMPANY



KEY TOPICS

- CURRENT & FUTURE METRO PROJECTS IN THE MENA REGION
- CONSTRUCTION & INFRASTRUCTURE
- TRACK MONITORING & MAINTENANCE
- SIGNALING AND TELECOMMUNICATION
- INTEROPERABILITY OF DATA BETWEEN TRAIN CONTROL SYSTEMS
- INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS
- RAIL AUTOMATION

GOLD PARTNER



TECHNOLOGY PARTNER



SILVER PARTNER



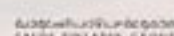
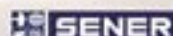
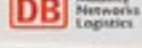
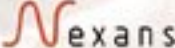
BRONZE PARTNER



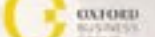
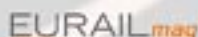
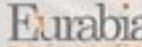
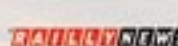
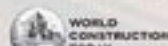
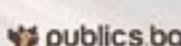
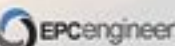
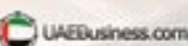
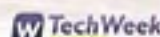
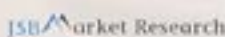
SUPPORTING ASSOCIATIONS



SUPPORTING PARTNERS



MEDIA PARTNERS



FEW SLOTS AVAILABLE. GET ON BOARD NOW TO AVAIL DISCOUNT

UPTO 30%

SOLUTION PROVIDERS HAVE LIMITED KEYNOTE SLOTS AVAILABLE THESE ARE ON A FIRST COME - FIRST SERVE BASIS

+44 203 289 7001

CONTACTUS@BESUMMITS.COM

WWW.MENAMETRORAILSYMPOSIUM.COM



OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

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

I. Documents translation(文件翻译)

II. Chinese/English website construction (中英文网站制作)

III. Chinese/English business website analysis (中英文商务网站分析)

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

V. Chinese/English E-Conference & Exhibition (中英文电子会议/展览)

VI. Chinese/English E-Cooperation (中英文电子商务合作)



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

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

TOC Europe 2014

(London UK)

The challenges of ultra large container ships and adoption of new port technologies dominated debate at the 39th annual TOC Europe show in London this June.



Over 3,500 members of the international shipping, ports and transport community converged at ExCeL London on 24–26 June for the *TOC Europe Conference and Exhibition 2014*, making it one of the best-attended in the show's 39-year history. With 120 speakers at four conference and seminar streams, spanning container supply chain, container terminal operations, port-centric logistics and bulk ports, plus over 160 exhibitors, the 2014 edition offered the industry the largest and most diverse programme to date.

Making Sense of Scale was the key theme of the main *TOC Container Supply Chain (CSC)* conference and the numerous technical and operational seminars taking place over the 3-day event. As expected, a major focus of debate was the impact of ultra large container vessels (ULCVs), alliances and related shipping industry cost control measures on shippers and other members of the transport chain, especially port operators.

With this year's TOC Europe staged just a week after the announcement that the Chinese government had vetoed the proposed P3 alliance between *Maersk Line*, *CMA CGM* and *MSC*, the over-riding view from industry experts taking part was that this does not spell the end of further carrier alliances and co-operation. That view was swiftly verified by industry events, with the announcement on 10 July of the 2M vessel sharing pact between *Maersk* and *MSC*.

Speakers in the TOC CSC conference observed that the growing fleet of 15,000 TEU-plus container vessels that is set to dominate the main deep sea trades in the next few years can only achieve the sought-after cost savings at greater than 80 % utilisation rates. So efforts to fill the giant ships will continue unabated, and will require carriers to join forces – as far as the regulators will allow. Cost control, said Martin Dixon of *Drewry*, has now become the dominant driver of shipping line policy.

A common sentiment emerging from the diverse conference sessions was that the shipping industry's 'gigantic' approach is placing immense pressure both on customers and on the rest of the transport chain. Keynote speaker Neville Scowen, of *International Paper*, gave a damning verdict on carriers for their poor schedule reliability, ever-lengthening transit times and, most of all, poor or non-existent customer communications. Shipping lines, he said, are in danger of becoming purely 'takers, not makers'.

Andrew Penfold of *Ocean Shipping Consultants* shed a spotlight on the pressures being placed on terminals. The average call exchange is now at 4,000 containers, he said, creating for many ports a concentrated 'surge' of peak traffic that they have never had to deal with before.

Summing up in the closing session, Tony Simkus, President *Sarandipity LLC*, spoke of the 'big disconnect' between shipping scale and the terminal industry's capacity to cope. On a positive note, he pointed out that many of the systems and technologies on display at *TOC Europe* showed promising signs that suppliers and terminal operators were on the right road to handling the coming wave of massive container volumes in a single call.



Attention was also focused on the consequences of cascading displaced 8-10,000 TEU vessels into regional trades – an issue which, as of yet, has not been seriously addressed. ULCVs will only be deployed on a limited number of trades and port calls, and the infrastructure is being put in place to cope with these. But Richard Clarke, Director *Richard Clarke Marine*, pointed out the same cannot be said of smaller ports where infrastructure has not been scaled up to cope with vessels of 8-10,000 TEU. "I don't think carriers have sufficiently thought through where they are going to send these classes of vessels," he said. "There could be as many as 230 vessels of around 8,000 TEU looking for a home."

With knowledge gathering taking centre stage alongside contact building, *TOC Europe* once again delivered to the industry a comprehensive platform to learn, debate and network. "We thank everyone who made *TOC Europe* a success this year, the first time the event has been staged in our home city. Plans are already underway to make our 40th edition in Rotterdam a truly memorable occasion. The industry is invited to celebrate with us the anniversary of a brand that strives to stimulate debate and networking amongst those who own, move and handle containerised cargo", – said Paul Holloway, Event Director *TOC Events Worldwide*.

The 40th *TOC Europe Conference and Exhibition* takes place on 9–11 June 2015 at Ahoy, Rotterdam, Netherlands. For more information visit:

www.tocevents-europe.com



2014亚洲物流双年展：十年一剑 助力中国市场 (中国,上海)

Katrin Polenz

第六届中国国际物流、交通运输及远程信息处理博览会
2014年亚洲物流双年展于2014年6月17日至19日在上海新国际博览中心隆重举行并圆满落幕。这场为期三天的活动吸引了47个国家的492家展商前来，以及69个国家和地区的16800位观众前来参观。

慕尼黑国际博览集团董事总经理Eugen Egetenmeir先生非常满意地表示：“中国是世界最具活力的物流市场之一，今年亚洲物流双年展现场火爆的参与度也正凸显了这一点。众多国内企业对亚洲物流双年展所提供给他们展示自己的展示自己、交流切磋、共谋合作的全方位平台基于了高度评价。”

作为亚洲领先的交通和物流贸易展，2014亚洲物流双年展与中国航空货运博览会同期举办，展示了整个行业链条，包括物流服务、物流地产、冷链、物流设备、运输、空运、港口、船运服务等等。

“作为亚洲地区规模最大的物流行业盛会，亚洲物流双年展在促进国际物流技术交流和商贸合作上发挥了重要和积极的桥梁作用，成为推动国内外物流企业了解中国，进军世界的优秀窗口。”中国交通协会中心城市交通委员会副秘书长郑先生在开幕致辞中这样指出。

展会同样受到来自国内外政府部门的高度关注和积极参与。俄罗斯联邦交通运输部部长Maxim Sokolov先生评价道：“亚洲物流双年展的展览和同期会议规格都非常高，我们很期待俄罗斯和中国企业面对极富挑战的现状，能够形成富有成效的合作。”

- 16800位观众来自69个国家和地区，增长了12%
- 同期论坛规模空前，与会者逾4,500位
- 国内展商展示面积增加34%，展会更“接地气”



今年是我们第三次参加亚洲物流双年展。和上届相比，今年我们明显忙多了，很多客户都来我们展台参观，观众的层次也大大提高。展商方面的情况也一样，很多都是高层带队参展，这也显示出展会的确很受关注。显然，亚洲物流双年展是中国物流业最重要的展会。

Heike Clausen, 国际罐箱组织ITCO主席

我们来参观亚洲物流双年展已经很多年了，今年是第一届参展。主要是希望借这样一个平台，和同行切磋学习，同时也展示我们的新业务。亚洲物流双年展是一个举办经验丰富，展示主题规划清晰的展会。展会很好的人气恰恰体现了行业的蓬勃发展。展会吸引了很多国际领先的物流企业，令我们收集到许多行业信息，和国际、国内的专业同行取得了深入交流。

邓刚, 重庆长安民生物流股份有限公司上海分公司总经理(中国)

这是我们第一次参加在上海举办的亚洲物流双年展。这三天来我们展台参观的观众非常集中，我们几乎没有空闲的时候，人流超出我们的想象。展会让我们接触到了很多不同类型的客户，甚至有寻求合作的投资者。我们也作为演讲嘉宾参加了展会同期举办的论坛，论坛火爆的场面让我们意外不已。从听众专注的眼神里也能感觉到亚洲物流双年展绝对是一个促成行业交流、分享经验、传递新想法，同时帮助物流行业人才成长的平台。展会也为了推动和提升中国物流行业发展的一个助力。

任征博士, 西门子(中国)有限公司基础设施与城市业务领域交通与物流业务集团信息技术部经理(德国)

这是西班牙建设部国家港运局首次参加亚洲物流双年展。我们选择这个展会是因为它对西班牙港口来说是一个很好的机会，能够和很多中国大企业会面。显然，中国公司对我们正变得越来越重要。我们很高兴能通过亚洲物流双年展与来自全世界的目标观众和展商见面，他们的质量都非常高。

Eva Miquel Subias, 西班牙建设部国家港运局企业联络经理(西班牙)



经过十年沉淀，亚洲物流双年展已逐渐在中国本土生根发芽，茁壮成长得更“接地气”。在今年的492家展商中，55%是中国展商。展览区域同去年增加了34%。这展示出中国物流市场发展的积极前景，以及中国物流供应商强烈的商业需求。参加贸易展的中国优秀企业包括中外运长航、中铁快运、中集、国货航、顺丰速运、领鲜物流、长安民生、深圳机场、盐田港、比亚迪叉车等。

TNT Airways S.A.商务总监John Cooper先生表示：“这是TNT Airways第一次参加亚洲物流双年展。和德国慕尼黑物流展 (transport logistic) 一样，亚洲物流双年展为我们提供了解行业的最佳机遇。在展会上我们遇见很多对我们感兴趣的中国企业，尤其是一些货运代理企业、航空货运企业等。”

此外，一贯秉承的国际化视野也成就了“品牌忠诚”。本届展会依旧得到七大国家和国际组织展团青睐，他们包括：德国、捷克、意大利、拉脱维亚、俄罗斯、西班牙和ITCO (国际罐箱组织)。其中国际罐箱组织ITCO主席Heike Clausen女士说道：“今年是我们第三次参加亚洲物流双年展。和上届相比，今年有很多客户都来我们展台参观。”

高质量的专业观众是展会品质的体现。十年磨一剑，今朝露锋芒。本届亚洲物流双年展迎来了16800名观众 (2012年为15000名)，增长了12%。同时展会还与上海、江苏、成都、常州、宁波、厦门等各地地方政府及行业协会合作，精心组织了来自中国各地的近25个专业观众团。



这已经是我们第三次和亚洲物流双年展合作。比起前两届展会，今年展会在展商数量和规模上都有明显增加。现代物流大发展令很多新兴行业模式不断涌现。今年我很高兴看到有诸如顺丰这类企业的加入，说明亚洲物流双年展作为行业的风向标，已经关注到了这些在业内扮演越来越重要角色的新业态，以及城市末端配送这样亟待解决的新问题。同时，随着我国内外贸易区域均衡，展会也为行业搭建了一个非常好的国际化平台，大大促进物流企业，尤其是中德企业间的国际交流，帮助国内物流企业参与国际合作。

马学杰，上海市浦东新屋商务委员会副主任 (中国)



正如中国外运长航集团有限公司品牌宣传主管王倩女士谈到：“展会浓厚的商务氛围给我们留下了深刻印象。观众专业性很强，我们接触到了很多来自化工、工程、汽车、快消品、冷链、供应链、航运、铁路运等领域目标用户。”

作为展会的重要组成部分，本届亚洲物流双年展举办了有史以来最大规模的同期论坛。十大主题的34场同期论坛切中行业热点，涵盖丝绸之路物流带、多式联运、供应链金融、电商物流、冷链物流、医药物流、制造业与物流两业联动、货运变革等焦点话题，颇受观众与展商追捧。102位行业专家、商业老板和政府要员分享了各自的真知灼见，吸引听众逾4,500名。

下一届亚洲物流双年展将于2016年6月14日至16日在上海举行。

了解更多亚洲物流双年展信息，请登录
www.transportlogistic-china.com

亚洲物流双年展浓厚的商务氛围给我们留下了深刻印象。观众专业性很强，包括：化工、工程、汽车、快消品、冷链、供应链、航运、铁路运这些领域的观众我们都有接触到。让我们在宣传自身的同时，也能切实通过展会搭建的平台洽谈业务。展会高端的定位、高层次的参展企业和观众也确保了 we 不错的参展效果。

王倩，中国外运长航集团有限公司集团办办公室品牌宣传主管(中国)

通过2014年亚洲物流双年展，我们结识了不少欧洲和中国的客户企业。同时，我们也利用这个平台和我们的欧洲伙伴德国莱比锡/哈雷机场讨论了全球货运链方面的问题。

Mariko Watanabe, 日本关西国际机场经理(日本)

普洛斯已经连续第五届参展了，亚洲物流双年展为我们搭建了一个非常好的交流平台，不仅可以挖掘到潜在客户，还能更好地和现有客户互动。通过同期举办的论坛也聚集了很多业内顶尖企业，让我们可以和更多人分享新理念，共同探讨行业的动态及新的业务形态。亚洲物流双年展所坚持的整合上下游的理念，也确实聚集了物流行业各个方面的展商与观众，这方面做得非常好。

徐佳梅，普洛斯副总裁(新加坡)

这是我们第一次参展亚洲物流双年展，总体而言，比我们的预期要好很多。这是一个非常不错的平台，聚集了很多国内外优秀的企业，在展会上逛逛很难没有收获。不仅很多老客户都来了，更重要的是认识了很多新客户。就参展的效果以及展会的服务而言，我们都是“十分”满意。

翟学魂，北京汇通天下物联科技有限公司总裁(中国)

亚洲物流双年展的展览和同期会议规格都非常高，我们很期待俄罗斯和中国企业面对极富挑战的现状，能够形成富有成效的合作。

Maxim Sokolov, 俄罗斯联邦交通运输部部长(俄罗斯)

展会整体的观众专业程度以及和展商的匹配性非常好。现场举办的同期会议，尤其是公路运输主题的请来的都是业内最顶级、最有代表性的演讲嘉宾。会议分享了行业前沿趋势、解读规律、探讨模式、预测未来，得到了听众的反馈非常积极。

尚尔斌，中铁快运企业管理部长(中国)

这是我们第一次参加亚洲物流双年展，总体来说，这是我们走向世界、了解世界一个很好的平台。我们在展会上接触到了很多企业家，不仅会见了很多平时有业务往来的大企业，比如：中外运、深圳盐田港、宝湾物流、其他很多国外企业，也与很多潜在客户建立了联系，比如一级货代企业，亚洲物流双年展是我们推介的非常好的平台，符合我们的需求。此外，同期论坛活动也为物流行业如何发展提供了很好的探讨平台，观众的参与度很高。论坛演讲，也对我们公司有很好的宣传作用，同时，通过讨论让我们重新考虑自身的发展战略，非常好！

张捷，区委副书记/主任，舟山群岛新区金塘管理委员会(中国)

2014 TOC 欧洲 (英国伦敦)



挑战超大型集装箱船和采用新的港口技术主导着本月24日在伦敦举办的第39届TOC欧洲活动上的辩论。

超过3500名国际航运、港口和运输界的成员于6月24-26日聚集在伦敦的ExCel参加2014年TOC欧洲会议和展览,这使其成为39年历史中参加展览状况最好的一次。四个会议与分支研讨会中有120位演讲者发言,内容跨越集装箱供应链,集装箱码头业务,港口中心物流和干散货港口,参展商超过160家,2014年的活动为业界提供了可预约的最大最多样化的活动。制作规模感是TOC为期三天的集装箱供应链(CSC)会议和众多技术和业务研讨会上的重要主题。正如预期的那样,争论的主要焦点是超大型集装箱船(ULCVs),联盟和相关航运业的成本控制对托运人和运输链的其他成员,尤其是港口经营措施产生影响。

今年的TOC欧洲活动,在中国政府发布已否决马士基航运、达飞轮船和MSC公告短短一周后举行,参与活动的业内专家压倒一切地认为,P3结盟的后果,并没有说明这是更多运营商联盟和合作的终结。这一观点迅速得到了行业活动的证实,7月10日马士基和MSC之间发布了2M船舶共用协议公告。

TOC CSC会议上的演讲者观察到,15000TEU以上的集装箱船队不断增长说明在未来几年它被设置为深海行业的主宰,其具有抢手的成本可以节省超过80%的使用率。所以,努力填补巨大船只将继续有增无减,并要求运营商联手——尽可能得到监管机构允许。Drewry咨询公司的Martin Dixon说成本控制现在已经成为航运政策的主要驱动力。

从不同分组会议中涌现出的一个常见情绪是航运业“巨人的做法使得无论在客户还是运输链的其余部分将感受到巨大的压

力。国际纸业的主旨发言人Neville Scowen指出运营商可怜的船期可靠性,以及不断延长运输时间,而且最重要的是,与客户缺乏或不进行沟通得到确凿判决。他说,班轮公司正面临危险纯粹成为“接受者,而不是制定者”。

远洋运输顾问Andrew Penfold展示了码头被放置的压力。现在平均交货抵达是4000箱,他说,许多港口出现了流量高峰集中‘潮’,他们从来没有收到要求来进行这种处理。

Sarandipity有限责任公司总裁Tony Simkus在闭幕会议上总结,谈到航运规模和港口产业的产能,以应付之间的“大分离”。在积极的方面,他指出,从许多TOC欧洲展出的系统和技术,其表现出的乐观迹象表明,供应商和港口商都在正确的道路上处理大规模体积集装箱的大潮,这只是靠打一个电话。

会议还集中在串联放置的8-10000标准箱的船只纳入区域贸易的后果上——作为一个议题,这是一直没有认真解决的问题。这些ULCV将只可在贸易和港口设置有限数量,基础设施正在落实到位,以应付这些。但Richard Clarke海事公司的总监Richard Clarke,指出较小港口其中基础设施尚未扩大规模以应付8-10000标准箱的船只。“我不认为运营商考虑充分,知道要送这些类船只去哪里,”他说,“可能会有大约多达230艘8000 TEU船舶在寻找归宿。”

随着知识汇集中心舞台伴随着合同签订,TOC欧洲再次交付给业界一个全面的平台去学习,辩论和联系。“我们感谢大家为今年TOC欧洲的成功举办作出的努力,这是第一次在我们的家乡举办这个活动。”TOC活动总监Paul Holloway这样说。我们的全球计划已经展开,使我们第40届在鹿特丹的活动成为真正令人难忘的时刻。业内人士应邀与我们一同庆祝一个品牌,为那些拥有、运行和处理集装箱货物的人们努力激发讨论并建立联系网。

第40届TOC欧洲会议和展览将于2015年6月9-11日在荷兰鹿特丹的阿霍伊举办。欲了解更多信息,请访问:

www.tocevents-europe.com



ОДЕССА 2014 - ODESSA 2014



21-23 ОКТЯБРЯ 2014
OCTOBER 2014

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

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

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



www.smc.odessa.ua

РПА «МедиаКомпасс Україна»
MediaCompass Ukraine
15, ул. Жуковская, Одесса, Украина, 65006
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65006
т./факс +38 (0482) 355-999
(0482) 355-998
e-mail: expo@mediacompass.com.ua
e-mail: exhibition@mediacompass.com.ua





PERSONALLY WITH CHINA (I)

If you have not been in Xi'an, you don't know what China is

Zita Tallat-Kelsaite

Maybe my acquaintanceship with China, which began at the international transport and logistics exhibition in Shanghai, I should have started from Xi'an which dates back for more than three thousand years – and which was the first capital after Qin Shi Huang unify China and where the idea of the Great China Wall was born and the Great Silk Road started. Probably, only Xi'an city located in Huanghe valley – in one of the cradles of the old China civilization – is the most suitable place to concentrate and look at the roots of China history, that in the true sense and figuratively are deep under the ground and only then you are ready to get acquainted with the last headquarters of China emperors and the present capital Beijing as well as with the wide open China sea gates – megacities Shanghai, Hong Kong, Dalian, Tianjin and other famous places of China. Though my acquaintanceship took place in different order, I do not intend to be chronological in my personal histories about China, but keep to the sequence of senses and feelings.

The aim – Chinese language

Like a few years ago, this year three-day transport and logistics exhibition took place in the new Expo centre in Shanghai which is organized by the world known German company Miunich Messe every two years, and it flashed instantly. Our stand where we worked together with the representative of the magazine in China Betty Chen was full of visitors. Several hundred copies of the magazine as if melted among the many-thousand crowd of participants and visitors. Betty, who is translating all the texts of the magazine from English to the Chinese language, was an invaluable assistant as the greater part of visitors spoke only Chinese.

In such cases I still regret that I did not manage to get to a common EU and China government

organized exchange program some time ago during which two hundred business representatives from EU learned the Chinese language and the subtleties of business in China, and two hundred China businessmen did the same in EU countries. At that time we introduced the fourth - Chinese language in the the publication of the magazine next to Lithuanian, Russian and English. In order to better control the process I wished to learn a little myself. And there was such a great opportunity. I think that I was one of the candidates that needed the Chinese language most of all. And really the one who simply desired to learn it. As the conditions of the project required, I prepared an excellent business plan, got the necessary recommendations from Lithuanian and Chinese side, but unfortunately, this opportunity left me aside. In spite of that, I am happy with the idea to publish the magazine including the Chinese language five years ago. It opens new and unexpected roads. I still do not lose hope that some time I shall be able to say in the Chinese language more than 'Good afternoon', 'Beijing duck' and 'Thank you'.

So, the work at the exhibition is over, I say good bye at People Square metro station to Betty and we turn to different directions. My fantasy is being thrilled with happiness by the new acquaintanceship with the oldest China city.

Through China by train

I go to Xi'an by train. I like travelling by trains in China. I am always happy with well-developed China railway infrastructure. Shanghai metro, out of the ones that I have used, makes the greatest impression. Though during rush hours there are always fights in order to get in or out, but they are successfully regulated by experienced and stoically calm officers, having in mind that the population of Shanghai is more than twenty million and several million strangers who also use the perfectly operating metro.

It is a fun to rumble the distance of a thousand or more kilometres by train, travelling from one city to the other. (Though I have covered the distance from Shanghai to Dalian by bus, but it is another story for the next time).

Out of the wagon window as if in a child's ka-

leidoscope, there open and instantly disappear wonderful views – China nature, economics, culture and the variety of people's lifestyle, until the night hides them by its dark sheet. Then there remain the lights of railway stations and the dreams about the future adventures.

And early in the morning, Xi'an gets into its arms.

The beginning of civilization of China is here

'If you have not been in Xi'an, you don't know what China is, – these words are often quoted and they are attributed to local inhabitants and it has become a necessary introduction before getting acquainted with Xi'an. To get stronger impression we can add that there were no sign of Beijing or Shanghai on the maps, but the greater part of the world knew about Xi'an.

Xi'an, which is presently counting more than seven million inhabitants and which in 1992 got the status of the open city by the decree of the government of China People's Republic, is considered one of China megacities.

Only during the last four decades XI'an is famous as a city having the eighth wonder of the world – a Terracotta Army with more than six thousand soldiers. The real glory of Xi'an is much older and it reaches thousands of years if we count since the appearance of the first settlements in the valley of the Yellow – Huanghe river, the same number as the unearthed Terracotta Army. Archeologists think that valuable findings dug in 1974 – is only a part of Xi'an historical treasures still lying under the ground. They look at Xi'an as at the beginning of civilization of China, because in the territory of present Xi'an there are found signs that the first settlements had been located 6 thousand years ago.

The history of the city began more than 3 thousand years ago. Together with Athens, Rome and Cairo XI'an, earlier it was called Chang'an, is considered one of the four oldest capitals of the



world and maintained this title one thousand and one hundred years governed by thirteen dynasties.

China is to be thankful to the first emperor Qin Shi Huang for such a mysterious and mythic city who managed to unite the kingdoms at war with each other and create a powerful state. He left to the world not only unified Chinese writing characters, money, the system of weights and measurements, but also state roads network, the idea and basics of the Great China Wall, the Terracotta Army called as the eight wonder of the world, and the unsolved secret of his gravesite.

Tens of China emperors who ruled China at different times are buried in the surroundings of Xi'an but Qin Shi Huang surpassed all of them by the attention shown to him. The glory spreads not only about his good jobs. The emperor brutally revenged Confucianists for their public doubts about his origin and he ordered to burn all the books of Confucius and destroy his followers. Only after the death of the emperor and the fall of Qin dynasty Confucianism again regained its positions. In order the writings of the great philosopher were never burnt, Confucius' teaching was engraved in stone stela.

Aiming to immortalize his name in the history, Qin Shi Huang, having become the emperor, ordered to start constructing his graveplace, which had no equivalent in the world by its magnificence.

Namely the graveplace of the emperor, hidden under the mountain of forty meters height, for more than two milleniums was faithfully guarded by a powerful well-hidden terracotta army with weapons, horses and other munitions of war until the local peasant with helpers decided to dig a well in his yard in 1974. Accidentally found astonishing findings really changed the life of Xi'an and maybe the whole of China and significantly corrected the archeological history of the world.

In the Land of Blessed Eternity

The first excavations were made rather quickly and they uncovered three underground facilities with several thousand soldiers. Now it is – a huge museum complex with all necessary infrastructures via which as if a mighty river there is flowing the continuous flow of tourists.

A sense of strange feeling embraces when you stand behind a rather symbolic fence and you can almost reach with your hands the life, its colours, moods, imaginary scents and sounds that took place thousands of years ago. Here as if revive the characters from the read historical books.

I see toiling hundreds of thousands of workers gathered from all over China, the best builders of the Land of Blessed Eternity – this was the official name of the graveplaces of the emperors: stonemasons, gold and copper molders, masters of terracotta, precious stones processors, who like the architect of this grand building will stay in their pieces of art in the real, physical sense, because no one, who had worked in the construction of the Land of Blessed Eternity, was left alive, in order nobody ever knew the complicated security system secrets, when at midday ▶



when the sun is perpendicular to the Earth and the things have no shadows and the vital energy of the heaven is in its apogee, the grave will close forever in a way known only by the only architect. Together with him there will close the secret known by the only architect, but the deadly trap is awaiting for those who will ever try to get the Emperor's jewels or due to curiosity or some other incentives will dare to disturb the peace of his eternity.

The ruler who sought immortality will remain in the Land of Blessed Eternity together with exquisitely furnished palace with concubines who gave no birth to inheritors, musicians of the orchestra, excellent furniture and jewelry, silver and gold gardens, golden swans swimming in the lake of quicksilver, chart where the pearls are instead of stars and other pleasant things that the Emperor might wish to have in the Land of Blessed Eternity. All this subtle world is surrounded by six kilometres perimeter wall and it will be guarded by a thousand soldiers who were made of clay by talented terracotta masters and identically repeat the real soldiers of the Emperor Qin Shi Huang, their height and physique, facial features, hairdo and what is most important, their military positions, gestures and postures according to Sun Tzu's Chinese Art of War Strategy Science.

Ageless Sun Tzu The Art of War

About 400 B.C. – the age which is known in China as the period of fighting kingdoms, there became famous for the impressive victories a talented military leader Sun Tzu, who wrote a book The Art of War about his knowledge as well as other military leaders, which became a classical military strategy book. Two hundred years later the first China Emperor Quin Shi Huang studied it carefully. Studies were fruitful. Following the principles of Sun Tzu strategy, the Emperor managed to unite China and create a flourishing empire.

In the eighth century AD according to the strategy of The Art of War Japan samurai managed to unite Japan from several feudal states into a single nation. Sun Tzu The Art of War came to Europe in 1772, when a Jesuit missionary translated this book to the French Language. Having made a great influence on Napoleon Bonaparte, the book did not save him from defeat.

Twenty-one hundred years later after the victories of Qin Shi Huang, the strategy of this famous military leader was successfully used by Mao Ze Dong in the fight against Chiang Kai Shi.

The wisdom of The Art of War was often followed in the hot spots of the twentieth century. Other present-day strategists try to transfer the wisdom of Sun Tzu to the field of business fights and competition. There are published quite a lot of publications where Sun The Tzu Art of War is adapted for the improvement of business leaders.

UNESCO protected complex of mausoleum

Looking at the faces of the emperor's Qin Shi Huang Terracotta Army soldiers, I do not see anger and cruelty. They radiate calmness, thought-





fulness and wisdom. If we believe the statements that have reached us from the ancient days, that a concrete soldier posed for each sculpture, we may think that real expressions are reflected in the faces and not the fantasy of the sculptors. I would like to know what they were thinking by posing for eternity, how they lived, what they felt and whom they loved. Alas, neither his majesty accidental, like this famous digging of a well, nor the most prudent archeologists or smart techniques, will ever say anything.

The Emperor's soldiers, accurately resurrected for the new life and this time for the public life by the archeologists, are standing in neat rows being dignified, concentrated like more than two thousand years ago and are waiting for their friends being found in continuously uncovered new layers, assembled and pasted from the numerous wrecks by patient archeologists who are working in a huge coated territory of the museum. When the excavations started only three sculptures were found in full. These specimens are kept in the museum under the glass. All the other soldiers who were revived with the help of the hands of archeologists are lined up in separate regiments in the excavated primitive premises. Others are still trying to be put on legs in 'military field hospital' – in the workshops of the archeologists.

Specialists think that in the surroundings of the mausoleum of the emperor there is still hiding a huge army, so there will be enough work

for several generations of archeologists to revive them. But still there are no talks about the opening of Emperor's graveplace where there are a lot of mysteries and dangers. Maybe it is good, because well-kept secret allures more than unveiling.

Now those values are protected not only by China but also by international community. In 1987 the mausoleum complex of Qin Shi Huang is included into the list of UNESCO world cultural heritage.

The well that changed life

Thinking about the discovery that has changed the world in some sense, there swarms the nosy question – how has the life of a peasant changed after the historical discovery when digging the well. I have heard and read a lot of various versions. But at the museum I did not see any written information. Maybe I simply did not notice. Having looked at everything, like other tourists I dropped in a museum shop, where like behind the gates of the man in Xi'an, there is a great variety of souvenirs connected with those historical places. The value added of this shop is that you get an autograph when you buy a souvenir. In the shop there sits an elderly person elegantly dressed. There are no queues waiting for an autograph, so the elderly gentleman slightly slumbers. Behind him, on the wall there is a big photo: the uncovered Terracotta Army and a

young and sympathetic man in the foreground.

Couldn't this smiling man and dignified old gentleman be the same owner of fatal well?

Though on the table in front of the man there is a label prohibiting making photos, but there is no writing that it is forbidden to talk to a gentleman. Trying to remember the right intonation, which is especially important in the Chinese language, I greet him politely in Chinese. The gentleman kindly looks into my eyes and answers. Unfortunately, here our dialogue in Chinese ended. I did not manage to continue conversation in English, so I started using gestures. Pointing to a man in the photo and the kind gentleman I try to ask whether he is in this photo. The old gentleman nods approvingly.

Does it mean, yes'?

If it is really so, I am greeting to Yang Xinman – the owner of the well who was digging it on the 29th of March 1974 and in the depth of five metres there was found the sculpture of a soldier of Terracotta Army. Then he was thirty four.

Since this event, which cardinally changed the life not only of Yang Xinman and other peasants of this village but also the life of Xi'an and China, forty years have passed.

It is only a moment of eternity flow, only a flutter of butterfly wings.

When after the aircraft wings there fly the Li Shan mountains from which the old capital of China looks a like a resplendent precious stone, I do not say farewell to Xi'an, I say, 'see you soon.' ■



我个人与中国之间的故事 (一)

如果你还没有去过西安，你就不算真正了解中国

Zita Tallat-Kelpsaite

目标 ---- 中文

也许我对中国的熟悉，那于三年前在上海举办的国际运输与物流展览会的开始，应该定位在西安，那个有超过3000年可追溯历史的城市——而这是秦统一中国后的第一个首都，伟大的中国长城开始建立的地方，伟大的丝绸之路开始起点的地方。也许西安市城位于黄河流域——古代中国文明发祥集中地之一——是最合适追溯中国历史根源的地方，即深埋土地中的真正意义和象征意义，只有这样之后，你就可以了解中国的皇帝最后的定都以及目前的首都北京，还有与广阔开放的中国海上门路——特大城市上海、香港、大连、天津和中国其他著名的地方。

虽然这与我接触中国的顺序不大相同，但我不打算按时间顺序排列在我与中国的个人故事史，我打算按照理智和情感的顺序来叙说。

同前几年一样，今年，在上海新国际博览中心由知名德国公司Munich Messe举办了为期三天的运输和物流双年展，瞬间闪耀。杂志的中国区负责人Betty Chen同我一起，在我们满是参观者的展位上工作。数百份我们的杂志仿佛就融化在成千上万的展商和参观者之中。Betty承担着我们杂志所有文章自英文到中文的翻译工作，同时也是在大部分参观者都只说中文的展位上，一个非常珍贵的好帮手。在这种情况下，我还是遗憾我没能设法加入之前一个欧盟和中国政府间举办的交流项目，在项目期间，来自欧盟的200位企业代表学习中国语言和中国业务的玄机，200中国商人在欧盟国家也一样。就在那时，我们推出了继立陶宛文、俄文和英文之后，杂志发行的第四种语言版本——中文。为了更好地掌握全程，我想自己学一点中文。而这儿正好有这样的一个很好的机会。我想我是这当中最为需要中文的候选人之一。我真是一个就想学习中文的人。按照项目要求的条件，我准备了一个出色的商业计划，得到了立陶宛方面和中国方面的必要推荐，但不幸的是，机会擦肩而过了。尽管如此，我仍很高兴在五年前产生了在杂志发行中加入中文版的想法。它开辟了新的和意想

不到的道路。我还没有失去希望，希望有一天我能说的中文不止如“下午好”，“北京烤鸭”和“谢谢”。

那么，在展览工作已经结束之后，我在人民广场地铁站同Betty说再见，开始奔向不同的方向。我对即将新见到的中国最古老的城市，充满兴奋与幸福的幻想。

坐着火车穿行于中国

我乘坐火车去西安市。我很喜欢在中国坐火车旅行。我总是乐于接触中国发达的铁路基础设施。在这些基础设施中，比如我乘坐的上海地铁，给我留下的印象最为深刻。虽然在高峰期，总有进地铁或出地铁的大奋斗，但经验丰富、坚忍沉着的地铁工作人员进行着成功的调控，让人总记着，有超过两千万的上海人口和几百万的异地人在使用这条完美经营的地铁。坐着火车，轰隆隆地从一个城市到另一个城市跨越一千多公里的距离，这是很有趣的旅游。（尽管我还曾经坐着汽车从上海到大连，但这是我下一次要讲的另一个故事）。

在火车窗口，那仿佛是一个孩子的万花筒，有着在绽放的和瞬间消失的美景——中国的自然、经济、文化和人们的各种生





活方式，直到深夜用其暗表将它们隐藏起来。然后车站还保持着灯光，还有未来的冒险梦想。然后在清晨，进入了西安的怀抱。

中国文明在这里开始

“如果你还没有去过西安，你就不算真正了解中国”，这句话经常被引用，这句话属于当地居民，并已成为结识西安市前必要的介绍。为了加强印象，我们可以不在地图上添加北京或上海的任何迹象，但世界的大部分知道西安。

西安，目前计算是有七百万以上的居民，在1992年得到中华人民共和国政府的法令，取得了开放城市的地位，被认为是中国的特大城市之一。

仅在过去的四十年中，西安市作为具有世界第八大奇迹的城市而著名 ---- 一个兵马俑有超过六千名士兵。西安市真正的荣耀需要向前追溯很多，要到达几千年前，如果我们按照黄河河谷出现的第一个定居点 ---- 黄河河道来计算的话，与出土兵马俑的数字相同，考古学家认为有价值的发现挖掘是在1974年 ---- 这只是西安市历史宝藏仍躺在地面下的一部分。他们期待着在西安市作为在中国文明的开始，因为在目前西安市境内有被发现的迹象表明，第一个定居点已经位于

6000年前。

这个城市的历史在三千多年以前就开始了。与雅典、罗马、开罗一起，西安，在早期它被称为长安，被认为是世界上最古老的4个首都之一，在1100百年中它保持这一称号，历经了13代王朝的统治。

中国要感谢第一个皇帝秦始皇，在这样一个神秘的城市，在相互战争中治理团结其他诸侯国，创造一个强大的国家。他留给世界的不仅是中国统一的书写文字、货币、重量和尺寸，也开启了国家公路网和中国长城的基本格局，兵马俑被称为第八大世界奇迹，还有他墓地中未解的秘密。

在不同时期统治中国的中国皇帝有几十人，都埋在西安，但秦始皇的一切所取得的人们对他的关注，超越了所有其他的皇帝。其出名也不完全因为其出色的治国成就。这个皇帝野蛮地报复公然质疑他统治的孔家儒士，下令烧毁孔子所有的书并摧毁他的追随者。仅仅在秦始皇死亡，秦朝覆灭之后，孔家思想才再次恢复了自己的地位。其实伟大哲学家的著作中从未被烧毁，儒家思想刻入石碑代代流传。为了让历史记住他不朽的名字，秦始皇，在已经成为了皇帝之后，下令开始建造他的陵墓，一个世界上没有任何一个能与其辉煌相匹敌的陵墓。

说到这个皇帝的陵墓，现存墓封土有四十

米高，2000多年以来被拥有良好军队与武器、马匹和其他战争弹药的强大兵马俑忠实看守，隐藏在山区下的土地中，直到1974年当地的农民与帮工决定在他的院子里挖一口井。这个意外的惊人发现真的改变了西安的生活，也许是全中国乃至显著纠正了世界考古史。

在恒福地

第一个发掘进展迅速，他们发现了3处地下设施，数千名士兵。现在，这里是一个巨大的博物馆群拥有所有必要基础设施，通过它，就好像一个强大的河里有源源不断流动的游客。当你站在象征性栅栏后面，你几乎可以用你的双手触及这样的生活，它的颜色、情绪、想象数千年前这个地方的气味和声音。在这里仿佛在拥抱从历史书籍中复活的人物。这种感觉很奇特。

从中国各地集结来的几十万辛苦劳作的劳力，在恒福地 ---- 皇陵名 ---- 在这里努力工作的人有：石匠、黄金和铜模塑商，兵马俑管理者、宝石加工者、喜欢这个宏伟建筑的设计师，他们将留在他们逼真的艺术作品中，因为没有人，在恒福地上进行建设工作的，能活着留下来，这样就没人知道复杂安全系统的秘密，当正午，当太阳垂直于地球，东西都没有阴影，天上的生命 ▶



能量是它的远地点，坟墓将由唯一的建筑师用仅一种方式永远关闭。唯一知悉工程机密的建筑师也一起关闭在里面，但致命的陷阱正在等待那些永远不会忘记尝试偷取皇帝珠宝或因好奇心或因其他一些奖励而胆敢打扰他永恒安宁的人。

寻求不朽的统治者将在恒福地继续布置精美的宫殿，陪葬的有：没有生下继承人的妾、乐团、优秀的家具和饰品、金银花园，在水银的湖里游泳的金色天鹅、音乐家、图上的珍珠、明星和其他令人愉快的事物，皇帝希望可以在恒福地继续拥有这些东西。所有这些细微的世界是由6公里围墙所包围，被有才华的兵马俑守卫的主人是粘土复制的相同的秦始皇，一千名士兵他们拥有与真人一样的身高和五官、发型，最重要的是，他们根据中国孙子兵法战略学，摆出他们的军事阵地、手势和姿势。

孙子永恒的战争艺术

约公元前400年 ---- 这被称为在中国的战斗王国时期的时代，那里有令人印象深刻的胜利，有一位名声大振才华横溢的军事领导人孙子，他谱写了战争艺术书籍，关于他以及其他军事领导者的知识，这成为一本经典的军事战略书籍。两百多年后中国的第一位皇帝秦始皇仔仔细细研究这部著作，研究很有成果。按照孙子兵法的战略原则，皇帝成功地统一中国，创造一个繁荣的帝国。

在公元八世纪，根据孙子兵法日本武士进行战略管理从几个诸侯国统一日本为单一民族。孙子战争艺术在1772年来到欧

洲，当传教士把这本书翻译成法语介绍给拿破仑后，有很大的影响，但这本书没能来得及拯救他的失败。

秦始皇胜利二千一百年后，这个著名的军事战略被领导人毛泽东使用，成功地打击了蒋介石。

孙子兵法的智慧经常出现在二十世纪热点中。其他现代商场战略家试图将孙子兵法的智慧传递到企业的战斗和竞争领域。于是有出版了不少刊物，其中用孙子战争艺术来提升企业领导人。

联合国教科文组织保护陵墓的复杂性

在秦始皇兵马俑士兵的脸上，我看不出愤怒和残忍。他们自然焕发出冷静、体贴和智慧。如果我们认为已经听到这古代的陈述，那是一个具体合影在雕塑中士兵的发言，我们可以认为，真正的表情反映在脸上，而不是雕塑家的幻想。我想知道他们被做成永恒思考，他们如何生活，他们所思和他们所爱。可惜的是，无论他如何意外威严，像这样著名的挖井事件，也不是最谨慎的考古学家或智能技术所为，没什么好讲。

这些皇帝的士兵，事实上得到了新的生活，这一次面对考古学家公众生活，站得整齐有尊严，犹如两千年前，正在等待他们的朋友在连续揭开的新地层被发现，耐心的考古学家的组装工作在博物馆巨大的涂层境内工作，粘贴众多的破损的部分。当开始发掘的时候，只有三个雕塑被发现是完好的。这些标本保存在博物馆的玻璃下。所有兵马俑在考古学家的

手中得到复原，与其他士兵分批列队在出土的原始场所。其他兵马俑还在努力在“军事野战医院”接腿---- 即在考古学家的研究工厂中。

专家认为，在皇帝的陵墓周围有还隐藏着一支庞大的军队，这样就会有足够的工作让几代考古学家使之恢复。但还是没有谈到皇帝陵墓开幕，其中有很多谜团和危险。也许这是件好事，因为良好的保密诱力超过揭牌。

现在，这些价值观不仅受到中国，也受到国际社会的保护。1987年，秦始皇陵被列入联合国教科文组织的世界文化遗产名单。

那口改变生活的井

想想这个发现已经在某种意义上改变了世界，有成群的八卦问题 ---- 这个挖掘出兵马俑，引发重大历史发现的农民之后的生活有了何种改变？我已经听到和读到了许多不同的版本。但在博物馆，我没有看到任何书面资料。也许我根本就没有注意到。看看周围，像其他游客一样我走进了博物馆商店，在西安那人来人往的大门后面，有很多不同种的纪念品，密切与各种历史相关联。这家店铺的附加值，是当你购买纪念品后你会得到一个签名。在店内坐着一位穿着优雅的老人。由于没有人排队等候签名，所以老先生微微沉睡。在他身后的墙壁上有一张很大的照片：被发现的兵马俑，和一个年轻而具有同情心的人在前面合影。

这个微笑的男人和这位有尊严的老先生是否是同一个人，是这口有着至关重要发现的井的主人？

虽然在桌子上在这个男人面前有一个禁止拍照的标签，但没有写禁止跟绅士讲话。要试图记住正确的语调，这在中文中特别重要，我很有礼貌地用中文跟他打招呼。绅士和蔼地看着我的眼睛并回应我。不幸的是，我们这段中国对话结束了。我没有设法继续用英语交谈，所以我开始使用手势。我指着照片中的男子，向好心的先生试着询问他是否在这张照片中。老先生点头赞许。

这是否意味着，“是”？

如果真的是这样，我送祝福给杨新满 ---- 这个在1974年3月29日从自家5米深的井中挖掘出良好的兵马俑士兵雕塑的人。那时候，他34岁。

秦始皇陵兵马俑的出土，不仅深刻地改变了杨新满和这个村其他农民的生活，也改变了西安乃至中国人的生活，四十多年过去了。

这只是永恒流动中的一个瞬间，蝴蝶翅膀的一次振动。

当飞机机翼飞过骊山后，这座中国的古都看起来像骊山上一颗灿烂的宝石，我对西安所说的，不是“就此别过”，我说的是，“很快再见”。



TRANSPORT & LOGISTICS

8th INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION and CONGRESS



LOGISTICS ENGINEERING

3rd INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION

7-9.10.2014

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

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



MINISTRY of TRANSPORT and COMMUNICATIONS
of the REPUBLIC of BELARUS



ZAO, TECHNICS and COMMUNICATIONS


БАЛТИЙСКИЙ
транспортный форум

6 БАЛТИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

11-12

сентября 2014

Санкт-Петербург

БАЛТИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ – ЭТО

одно из крупнейших международных событий в области
транспорта Балтийского региона

признанная ведущими компаниями независимая площадка отрасли
выступления ведущих экспертов и профессионалов транспортной индустрии

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Проблемы и перспективы транспортной системы Балтийского региона
- Развитие водного туризма в Балтийском регионе
- Порты Балтии: локальная и международная конкуренция
- Евроазиатский железнодорожный бизнес

Регистрация участников:
в Санкт-Петербурге: +7 (812) 448-08-48
в Москве: +7 (495) 646-01-51
www.baltic.konfer.ru

Генеральный
информационный партнёр:

Транспорт России

Эксклюзивный
информационный партнёр:

ТРАНСПОРТ

Стратегический
информационный партнёр:

 **ПАРТНЕР**

Информационный
партнёр:

JURA-MORE-SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ

Организатор Форума:

 **МЕЖДУНАРОДНЫЕ
КОНФЕРЕНЦИИ**





Искусство войны для муз

Глядя на
Восток

Karo
menas
mūzoms

Žvelgiant į
Rytus



PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



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

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

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

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai
Regina Tutinienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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

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

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

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

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, I. Stropus, V. Bortelienė.
Žurnale panaudotos parodų
organizatorių, AB „Lietuvos geležinkeliai“,
LR ūkio ministerijos ir JŪRA MOPE SEA
nuotraukos.

Piešiniai Loretos Tallat-Kelpšienės
Viršelyje Vytauto Balsio skulptūra iš ciklo
„Rojaus sodai“

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
Tel. + 370 46 365753
El. paštas news@jura.lt
www.jura.lt

Tiražas 5 000 egz.

48 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Искусство войны для
муз
LEIDĖJOS ŽODIS
Karo menas mūzoms

ТОЧКА ЗРЕНИЯ
Глядя на Восток
POŽIŪRIS
Žvelgiant į Rytus



53 ПЕРЕВОЗКИ
Новая эра для
морского транспорта:
согласованные
процедуры электронной
отчетности для всех
судов с июня 2015 г.
LAIVYBA
Nauja jūrų transporto
era: elektroninių
ataskaitų procedūrų
harmonizavimas visiems
laivams nuo 2015 metų
birželio



54 СУХОПУТНЫЕ ПОРТЫ
Инновационное
решение портов для
цепочек поставок
морского фрахта
SAUSUMOS UOSTAI
Inovatyvūs uostų
sprendimai okeaninių
krovinių tiekimo
grandinėms

**56 МЕЖДУНАРОДНОЕ
СОТРУДНИЧЕСТВО**
Литовский бизнес с
оптимизмом смотрит
на Китай
**TARPTAUTINIS
BENDRADARBIAVIMAS**
Lietuvos verslas
optimistiškai žvelgia į
Kiniją



62 ГРУЗОБОРОТ
На темпы KLASCO
действует фактор
глубины
KROVA
KLASCO tempus veikia
gylio faktorius



**66 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
«Transport logistic
China 2014»:
десятилетие
выставки –
энергетическая струя
на китайском рынке
(Шанхай, Китай)



69 «TOC Europe 2014»
(Лондон,
Великобритания)



**70 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
„Transport logistic China
2014“: stipri energija
Kinijos rinkoje
(Šanchajus, Kinija)
„TOC Europe 2014“
(Londonas, JK)

74 ДНЕВНИК
Лично с Китаем (I)
DIENORAŠTIS
Asmeniškai su Kinija (I)





ИСКУССТВО ВОЙНЫ ДЛЯ МУЗ

Что такого должен сделать человек, чтобы его оценили современники и потомки?

Совершить подвиг, стать известным ученым, художником, изобретателем? Полететь в космос, походить по Луне?

Только такие личности остаются в памяти людей.

Однако что надо сделать, чтобы войти в историю и остаться в ней?

Вряд ли об этом думал китайский полководец Сунь Цзы, живший в шестом-пятом веках до н.э. Он просто занимался своим делом – служил императору и воевал в его войнах. Не просто воевал. Талантливый полководец выигрывал все сражения. Победы за победой он добивался не только потому, что применял эффективную стратегию военного искусства. Сунь Цзы создал философию искусства войны. Он учил воинов, как познать противника и себя. Главное, что во время передышек между битвами полководец не поленился записать то учение, родившееся из его собственного опыта и опыта других военачальников. На простейших бамбуковых табличках, поскольку планшетного компьютера на поле боя под рукой у него, по-видимому, не было.

И самое невероятное то, что за два с половиной тысячелетия о стратегии войны не было написано ничего лучшего и что это учение ни капельки не устарело. Отнюдь! Его внимательно изучали и скрупулезно применяли на практике знаменитые властители, военачальники и стратеги, в разные века до нашей эры и после Рождества Христова планировавшие и ведшие войны, начиная с соотечественника Сунь Цзы, первого императора династии Цинь и объединенного Китая Цинь Шихуана, которому благодаря соблюдению этой стратегии удалось создать процветающую империю.

Обязательное изучение «Искусства войны» помогало и самураям, объединившим Японию в восьмом веке нашей эры, и японским генералам, участвовавшим в более поздних войнах.

Лидер Вьетнама Хо Ши Мин требовал от своих военачальников изучать «Искусство войны», а лидер Китая двадцатого века Мао Цзэдун победу в борьбе против Чай Кайши в определенном смысле считал заслугой примененной стратегии «Искусство войны».

Вооруженным силам Соединенных Штатов Америки, ввязавшимся в азиатские конфликты в Японии, Северной Корее, Северном Вьетнаме, довелось на собственной шкуре испытать принципы применения «Искусства войны». Это – достаточно эффективная наука. После практических испытаний началось изучение и теории. Было даже указание изучать в действующей армии США и курсантам военных школ «Искусство войны» Сунь Цзы. Этот труд в обязательном порядке должен быть во всех библиотеках военных школ США.

Энциклопедическим примером применения стратегии «Искусство войны» стала операция «Буря в пустыне», совершившая коренной прорыв во время затянувшейся войны в Персидском заливе, где генералы Норман Шварцкопф и Колин Пауэлл успешно воспользовались методами обмана, быстроты и разобщенности врага, изложенными Сунь Цзы: «В бою армия закрепляется обманом, действует, руководствуясь выгодой, а меняется

путем рассредоточения и соединения. Поэтому она быстра как ветер, спокойна как лес, она врывается и уничтожает как огонь, она неподвижна как скала; она невидима как тьма, она грохочет как гром».

Поэтому те, кто «предпринимает хитрости, безграничны, как небо и земля, неиссякаемы, как реки Янцзы и Хуанхэ».

Небольшая, скромная книга полководца, обучающая приходить, как ветер, и действовать, как молния, уже давно выросла из своей одежды прямого назначения. Она стала настольной книгой стратегов не только войны, но и политики, и бизнеса.

Книга Марка Р.Макнилли «Sun Tzu and The Art of Business. Six Strategic Principles for Managers» на английском языке, значительно превосшедшая свою предшественницу по объему, вызвала на фронте бизнеса, пожалуй, не меньший интерес, чем оригинал среди военных.

Многостраничная, роскошная книга Марка Р.Макнилли в переводе на русский язык называется «Сунь Цзы и искусство бизнеса. Шесть стратегических принципов менеджмента». Из этой книги сегодня черпают опыт генералы политических и предпринимательских боев и целая армия тренеров в разных местах мира, вознамерившихся обучать успешному бизнесу, ибо, по словам профессора международного маркетинга Филиппа Котлера, бизнес, как и война, является борьбой сил – динамичной, опирающейся как на эмоции, так и на технологии, вечной, но и постоянно изменяющейся. Поэтому компании, способные быстро принимать решения, умеют создавать новые продукты для неоткрытых ниш, находить потенциальные рынки и, наконец, владеть этими рынками. Они все это делают, пока конкуренты дискутируют, существуют ли вообще такие рынки.

Согласно учению Сунь Цзы, следует избегать полноты, бить в пустоту, обходить то, что защищает враг, наносить удар там, где он не рассчитывает. «Вы должны быть готовы к переменам. В действительности иногда лишь в переманах скрывается безопасность», – утверждал полководец.

Однако «властителю негоже хвататься за оружие в злости. Полководцу негоже вступать в бой в ярости. Если выгодно, двигайся; если нет – стой на месте. Злость может превратиться в радость, ярость может превратиться в веселье, однако завоеванное государство никогда не возродится, мертвые никогда не воскреснут».

Поэтому мудрый властитель особенно сторонится войны, а хороший полководец ее избегает. Это тот путь, который сохраняет государства и армии».

Построй для врага золотой мост. Оставь ему возможность с достоинством отступить, и ты уже пойдешь по тому пути, который ведет не к разрушению, а к творчеству и сотрудничеству.

Неожиданный поворот? Почему бы и нет? Может, это удар в пустоту по Сунь Цзы?

Быть может, это искусство войны для муз, прилетевших из Райских садов, где, не обращая внимания на суматоху и не слыша эха войны, Художник записывает на камне свои мысли, словно послание в Будущее.

Если боги будут милостивы, люди понятливы, а музы благосклонны, эти письма наши почтовые голуби в следующем году, быть может, доставят в Китай.

Авторы проекта «Синергия бизнеса, науки и искусства», успешно осуществленного в Литве нашим журналом и партнерами, стремятся переложить теорию стратегии искусства войны на практике.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



KARO MENAS MŪZOMS

Ką tokio turi padaryti žmogus, kad jį įvertintų amžininkai ir po jų gyvenančios kartos?

Atlikti žygdarbi, tapti garsiu mokslininku, menininku, išradėju? Išskristi į kosmosą ir pavaikščioti Mėnulyje?

Tokios asmenybės išlieka žmonių atmintyje.

Tačiau ką reikia nuveikti, kad įeitum į istoriją ir joje liktum?

Vargu, ar apie tai galvojo šeštojo ir penktojo amžių iki Kristaus sandūroje gyvenęs kinų karo vadas Sun Tzu. Jis tiesiog dirbo savo darbą – tarnavo imperatoriui ir kariavo jo karus. Ne šiaip sau kariavo. Talentingas karvedys laimėdavo visus mūšius. Pergalę po pergalės jis skynė ne tik todėl, kad taikė efektingą karo meno strategiją. Sun Tzu sukūrė karo meno filosofiją. Jis mokė karius pažinti priešininką ir save.

Svarbiausia, kad atokvėpių tarp mūsų metu karvedys nepatingėjo tą mokymą, gimusį iš savo ir kitų karvedžių patirties, užrašyti. Ant paprasčiausių bambuko lentelių, nes planšetinio kompiuterio karo lauke po ranka, matyt, neturėjo.

Ir kas labiausiai neįtikėtina, kad per pustrėčio tūkstančio metų apie karo strategiją nieko geriau nebuvo parašyta ir kad tas mokymas nė truputėlio nepaseno. Anaipito! Jį atidžiai studijavo ir skrupulingai taikė įvairiais amžiais iki ir po Kristaus didžiuosius karus planavę ir vykdę garsūs valdovai, karo vadai ir strategai, pradedant Sun Tzu tėvynainiu, Čin dinastijos ir pirmuoju suvienytos Kinijos imperatoriumi Čin Ši Huangu, kuriam laikantis šios strategijos pavyko sukurti klestinčią imperiją.

Privalomos „Karo meno“ studijos pasitarnavo ir aštuntajame mūsų eros šimt-metyje Japoniją suvienijusiems samurajams ir vėlesnius karus kariavusiems japonų generolams.

Vietnamo lyderis Hošiminas reikalavo iš savo karininkų studijuoti „Karo meną“, o dvidešimtojo amžiaus Kinijos lyderis Mao Ze Dongas pergalę kovoje prieš Čian Kai Ši tam tikra prasme laikė sėkmingu „Karo meno“ strategijos pritaikymu.

Į Azijos konfliktus Japonijoje, Šiaurės Korėjoje, Šiaurės Vietname įsitraukusioms Jungtinių Amerikos Valstijų karo pajėgoms teko praktiškai savo kailiu patirti „Karo meno“ strategijos taikymo principus. Tai – gana efektyvus mokslas. Po praktinių išbandymų griebtasi ir teorijos. Buvo duotas nurodymas veikiančiai JAV armijai ir besimokantiems karo mokyklose studijuoti Sun Tzu „Karo meną“. Šį kūrinių privalo turėti visos JAV karo mokyklų bibliotekos.

Enciklopediniu „Karo meno“ strategijos taikymo pavyzdžiu yra tapusi operacija „Audra dykumoje“, padariusi esminį proveržį užsitęsusių Persijos įlankos karo metu, kur generolai Normanas Švarckofas ir Kolinus Pauelas sėkmingai pasinaudojo Sun Tzu išdėstytais apgavystės, greičio ir priešo išskaidymo prin-



cipais: „Mūšyje kariuomenė įsitvirtina apgaule, veikia vadovaudamasi nauda, o kinta išsisklaidymo ir susijungimo būdu. Todėl ji greitai it vėjas, rami it miškas, ji įsiveržia ir nuniokoja it ugnis, ji nepajudinama it kalnas; ji neįžvelgiama it tamsa, ji dunda it griaustinis“.

Todėl tie, „kurie griebiasi gudrybių, yra beribiai kaip dangus ir žemė, neišsenkantys kaip Jangdzės ir Geltonoji upės“.

Nedidelė, kukli karvedžio knyga, mokanti ateiti kaip vėjui ir veikti kaip žaibui, jau seniai išaugo iš savo tiesioginės paskirties rūbo. Ji tapo ne tik karo, bet politikos bei verslo strategų stalo knyga.

Apimtimi gerokai pranokusį savo pirmtakę anglų kalba išleista Marko McNeill'o knyga „Sun Tzu and The Art of Business. Six Strategic Principles for Managers“ verslo fronte sukėlė galbūt ne mažesnę susidomėjimą negu originalas kariškių tarpe.

Išversta į lietuvių kalbą, Marko McNeill'o knyga vadinasi „Sun Tzu karo menas lyderiams. Pergalės strategija“. Iš šios Marko McNeill'o knygos dabar patirties semiasi politikos ir verslo kovų generolai bei visa armija trenerių įvairiose pasaulio vietose, pasišovusių mokyti sėkmingo verslo, nes, anot

rinkodaros specialisto, profesoriaus Philipo Kotlerio, verslas, kaip ir karas, yra jėgų kova – dinamiška, greita, paremta tiek emocijomis, tiek ir technologijomis, amžina, bet ir nuolat kintanti. Todėl įmonės, gebančios greičiau priimti sprendimus, moka sukurti naujus produktus neatrastoms nišoms, surasti potencialias rinkas ir pagaliau tas rinkas valdyti. Jos visa tai padaro konkurentams tebediskuotuojant, ar tokios rinkos apkrūtai egzistuoja.

Pagal Sun Tzu mokymą reikia vengti pilnumos, smogti į tuštumą, apeiti tai, ką priešas gina, suduoti ten, kur jis nesitiki. „Jūs turite būti pasirėngę pokyčiui. Iš tiesų kartais tik pokytyje glūdi saugumas“, – teigia karvedys.

Tačiau „valdovui nedera griebtis ginklo iš pykčio. Karvedžiui nedera stoti į mūšį iš įtūžio. Jeigu yra naudinga, judėk; jeigu nėra – stovėk vietoje. Pyktis gali virsti džiaugsmu, įtūžis gali virsti linksmybe, tačiau nukariauta valstybė niekada neatgims, mirusieji niekada neprisikels.“

Todėl išmintingas valdovas itin saugosi karo, o geras karvedys jo vengia. Tai yra tas kelias, kuris išsaugo valstybes ir kariuomenes“.

Pastatyk priešui auksinį tiltą. Palik jam galimybę oriai atsitraukti, ir tu jau žengsi tuo keliu, kuris veda ne į griovimą, o į kūrybą ir bendradarbiavimą.

Netikėtas posūkis? Kodėl gi ne? Gal tai smūgis į tuštumą pagal Sun Tzu?

Galbūt tai karo menas mūzoms, atplasnėjusioms iš Rojaus sodų, kur nekrepdamas dėmesio į sumaištį ir negirdėdamas karo aido Menininkas savo mintis tarsi laiškus į Ateitį rašo akmenyje.

Jeigu dievai bus maloningi, žmonės supratingi, o mūzos palankios, tuos laiškus mūsų pašto balandžiai galbūt kitąmet nuskraidins į Kiniją.

Lietuvoje žurnalo ir partnerių sėkmingai įgyvendinto projekto „Verslo, mokslo ir meno sinergija“ rengėjai karo meno strategijos teoriją siekia patirti praktiškai.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Гарри Дейл Керли

Не нужно большого ума, чтобы понять, что Россия и Украина являются не единственными странами, столкнувшимися с трудностями, которые повлекли за собой события на Украине. Я поддерживаю связь с людьми, которых знаю по транспортным компаниям в трех Балтийских странах, и они относятся к теперешней обстановке относительно России очень отрицательно. Поскольку основная часть их бизнеса основана на русском транзите, большинство перевозчиков, с которыми я разговаривал, отметили спад в своем бизнесе в двузначных цифрах.

Я лично испытал, каково это.

В 1997 г., когда азиатский финансовый кризис был в самом разгаре, я владел молодой транспортно-экспедиторской фирмой во Вьетнаме. В то время фактически все контейнерные линии находились под вьетнамской государственной монополией - госкомпания выступала в качестве партнеров-агентов. Вьетнамские авиалинии не входили в состав Международной ассоциации воздушного транспорта. Таким образом, не было никакой возможности для конкуренции с местными компаниями по поводу цен. Я также не имел сети, как у всех крупных мультинациональных зарубежных компаний во Вьетнаме. Я с самого начала знал, что должен конкурировать в сфере услуг, сопряженных с созданием прибавочной стоимости. Свой бизнес я сконцентрировал на проектных перевозках. В первый год мы развивались быстро и внедрили в пять проектов. Затем наступил финансовый кризис. Четыре из пяти проектов пришлось заморозить. Вы-

ГЛЯДЯ НА ВОСТОК

Балтийские грузоотправители могут рассматривать замедленный российский бизнес по грузовым перевозкам как возможность более активного продвижения дальше в Восток

полнение пятого проекта ускорили и завершили раньше срока. Это была катастрофа.

То, как я преодолел это, может послужить уроком для балтийских экспедиторов, которые на себе испытывают сейчас российский спад.

Иисус и рыба

Я вспомнил притчу. Иисус находился в лодке с несколькими рыбаками, которые безуспешно пытались поймать рыбу. И тогда Иисус приказал им бросить сети с другой стороны лодки. И рыбаки поймали даже больше рыбы, чем было нужно. На что же вдохновила меня эта притча? Во-первых, я вновь открыл законсервированное подразделение. Взял менеджера в команду, который очень хорошо разбирался в этой области. Во-вторых, укрепил свое коммерческое грузовое отделение. У меня по-прежнему были проблемы относительно конкуренции с местными государственными компаниями в цене и мультинациональности в их мировых сетях. Но на этот раз я объединился с независимыми экспедиторскими сетями. Эти действия спасли мой бизнес. В течение трех лет наши объемы увеличились в четыре раза, и скоро мы уже имели три офиса (Ханой, Сайгон и Вунгтау). Но благодаря этому опыту я пришел к выводу, что нельзя концентрировать более 15% своего бизнеса в одной компании.

Мудрость Сунь Цзы, китайского стратега военного искусства

Рассматривая ситуацию, в которой оказались балтийские компании, столкнувшись с санкциями по отношению к России, я вспомнил о совете китайского стратега военного искусства Сунь Цзы для тех, кто противостоял более сильным противникам. Сунь Цзы рекомендовал нападать на них, пока их еще нет. Хороший пример тому привел мой друг из Дании, который работал в транспортно-экспедиторской фирме, учрежденной на Дальнем

Востоке. Он ездил в командировки по различным крупным городам Соединенных Штатов. Позже, после того как он вернулся, я спросил его, какая область, по его мнению, имеет наибольший потенциал, уверенно ожидая услышать об агентах в Лос-Анджелесе или даже Нью-Йорке, потому что наиболее сильные агенты именно из этих двух городов. Однако он ответил, что это Майами. Тогда я спросил его, почему, и он ответил, что в Майами фактически все компании по транспортировке грузов образовали свои рынки в Латинской Америке и сконцентрировали большую часть своей энергии там. Если бы он был в Майами, он бы сконцентрировался на Дальнем Востоке, потому что конкуренция там была слабее. Он рассказал мне об этом примерно восемь лет назад, но я постоянно думаю об этом. И чем больше думаю, тем мудрее это звучит.

Каково сходство между странами Балтии и Майами?

Балтийские страны и Майами имеют некоторые параллели. Майами подает себя как главный выход на Латинскую Америку. Там имеются испанские и португальские спикеры высокого уровня. Балтийские страны имеют не только географическую близость с Россией, но и большое количество русскоговорящих граждан, которые там проживают. По данным из «Википедии», русскоязычное национальное меньшинство в этих странах составляет 24,8 % в Эстонии, 5,8 % в Литве и 26,9 % в Латвии. Помимо этого преимущества, большинство жителей титульной нации в этих странах также довольно хорошо говорит по-русски. Таким образом, принимая во внимание географию, историческую связь и давние торговые отношения, становится естественным выбор балтийских логистических фирм в пользу Востока. С потерей большей части этого рынка я рекомендую обратиться еще дальше – к Дальнему Востоку.

За последние десятилетия связи с Китаем

Гарри ДЕЙЛ КЕРЛИ – руководитель «Advanced International Networks Ltd» и исполнительный директор сетей AerOceaNetwork, XLProjects и All in One Network. Гарри Дейл является автором популярного логистического интернет-блога Ex Works, а также межкорпоративного интернет-блога Advanced International Networking. Вы можете следить за деятельностью Гарри Дейла в сетях Twitter, LinkedIn и Facebook.



по воздуху, воде и земле были возобновлены и укреплены. Поскольку сильной стороной многих балтийских грузоотправителей являются железнодорожные перевозки, им стоит присмотреться к этому региону. Нынешняя тенденция роста объемов перевозок на китайском рынке меняется с зарубежного рынка в пользу местного, предоставляя хорошие возможности для европейских экспортеров. Но остается еще несколько проблем, которые возникают при создании этого бизнеса. Их причина в том, что многие балтийские компании настолько сконцентрированы на российском транзите, что не видят возможностей, предоставляемых Китаем. Китай, в свою очередь, тоже не очень-то в курсе возможностей, предоставляемых Балтийским регионом. Эти две главные проблемы можно будет легко решить, установив корпоративное сотрудничество или так называемую сеть «Бизнес-бизнесу».

Сети логистики могут привести в Китай

В логистической индустрии сеть не является чем-то новым, но все равно не каждая компания видит ее важность. Она имеет несколько очевидных и менее очевидных путей, по которым балтийские грузоотправители могут выйти на китайский рынок.

Прежде всего, когда вы надлежаще ведете сотрудничество, вы начинаете понимать мир коммерции лучше. Вы понимаете трудности, и вы понимаете, как их решить. Ваша компания будет сильнее той компании, которая не установила тех связей, которые установили вы.

Во-вторых, вы найдете специалистов и поставщиков, которые до этого не были вам знакомы. Сейчас не составляет труда снять трубку и позвонить менеджерам крупных грузовых линий, линий железных дорог и авиалиний, чтобы узнать их маршруты. С другой стороны, вы будете лучше знать, кто на самом деле действует на рынке. И вы увидите, кто на самом деле занимается проектными грузами. Кому вы можете доверить скоропортящиеся товары. Вы встретите их или кого-то, кто знает их.

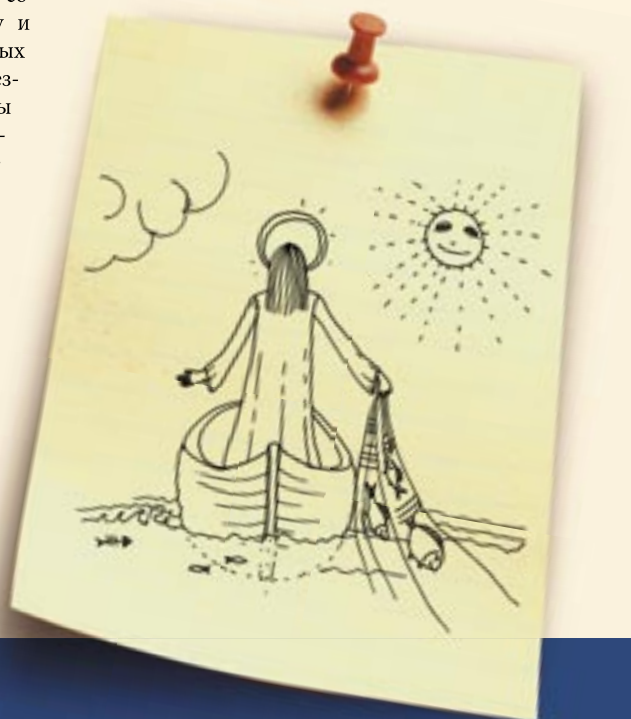
В-третьих, на местном рынке вы будете представлены как эксперт в своей области, а на целевом рынке будете экспертом местного рынка. Таким обра-

зом, все будут обсуждать ваш бизнес, и это также поможет вам внедриться в местный бизнес, если вы к этому стремитесь.

Отпуск с клиентом? Почему бы нет?

В конце концов, вы приобретете новых друзей. Я всегда говорю людям, которые приходят ко мне работать, что лучшее, что может дать работа – это то, что наши клиенты становятся нашими друзьями. Это действительно так, что касается взаимоотношений между логистическими компаниями, которые являются частью группы. Многие из этих людей приобретают друзей на всю жизнь. Их семьи становятся друзьями. Они ездят в гости друг к другу. Я видел несколько примеров, где люди даже ездят вместе в отпуск.

Сотрудничество с Дальним Востоком может помочь балтийским транспортно-экспедиторским компаниям разнообразить их бизнес, нарастить их грузовые трубопроводы и даже заново себя изобрести. Многообразие, которое приходит вместе с этим, поможет компаниям пережить резкое изменение ситуации, будучи в зависимости от одного грузового рынка. Я вижу положительный эффект от логистического сотрудничества. Если бы я был главой компании в Эстонии, Литве или Латвии или даже Белоруссии, я бы определенно рассмотрел возможности улучшения своего бизнеса грузовых перевозок путем новых грузовых возможностей, которые предоставляет сотрудничество. ■



ŽVELGIANT Į RYTUS

Baltijos krovinių siuntėjai gali žiūrėti į sulėtėjusį Rusijos krovinių verslą kaip į gerą progą išsamiau panagrinėti verslo plėtrą toliau į Rytus

Garis Deilas Kerlis

Nereikia ypatingo išvalgumo pamatyti, kad Rusija ir Ukraina yra ne tik šalys, susiduriančios su sunkumais dėl įvykių Ukrainoje. Aš palaikiau ryšį su laivybos kompanijų žmonėmis, kuriuos pažįstu, trijose Baltijos valstybėse, ir jie labai neigiamai žiūri į dabartinius įvykius, susijusius su Rusija. Kadangi didžiąją jų verslo dalį sudaro Rusijos tranzitas, dauguma krovinių siuntėjų, su kuriais kalbėjau, sakė, kad jų verslas patyrė dvizenklį nuosmukį.

Aš asmeniškai žinau, ką tai reiškia.

1997 metais, kai Azijos finansinė krizė buvo pačioje viršūnėje, aš turėjau neseniai įkurtą ekspedijavimo kompaniją Vietname. Tuo metu faktiškai visos konteinerinės linijos priklausė Vietnamo monopoliumi – valstybinėms kompanijoms kaip agentai-partneriai, o Vietnamo oro linijos nepriklausė IATA (tarptautinei asociacijai), taigi, aš niekaip negalėjau konkuruoti su vietos kompanijomis kainų atžvilgiu. Taip pat neturėjau tinklo, kaip visos didžiosios daugianacionalinės užsienio kompanijos Vietname. Todėl nuo pat pradžių žinojau, kad reikės konkuruoti dėl pridėtinės vertės paslaugų. Aš sutelkiau savo verslą į projektinį krovinį. Pirmaisiais metais ▶

Garis DEILAS KERLIS (Gary Dale Cearley) yra kompanijos „Advanced International Networks Ltd“ valdantis direktorius ir toliau išvardintų tinklų vykdomasis direktorius: **AerOceaNetwork**, **XLProjects** ir **All in One Network**. Jis taip pat yra populiarus logistikos tinklo tinklaraštininkas, **Ex Works**, verslas-verslui tinklaraštininkas bei **Advanced International Networking** darbuotojas. Jį galima surasti **Twitter`** yje, **LinkedIn** ir **Facebook**.



mes greitai plėtėmės ir patekome į penkis skirtingus projektus. Po to prasidėjo finansinė krizė. Keturi iš penkių projektų užšaldė savo veiklą. Penktasis projektas vyko paskubomis ir anksti baigėsi. Aš laukiau katastrofos.

Kaip tai įveikia, galėtų būti pamoka Baltijos ekspeditoriams, kurie kenčia nuo Rusijos krovinių sumažėjimo.

Jėzus ir žuvis

Aš prisimenu alegoriją. Jėzus buvo laive su keletu žvejų, kurie labai stengėsi, bet negalėjo pagauti žuvis. Tada Jėzus liepė jiems užmesti tinklus į kitą laivo pusę. Ir jie pagavo daugiau žuvis nei jiems reikėjo.

Kaip mane visa tai įkvėpė? Pirmiausia atidariau perkraustymo padalinį. Pasamdžiau vadovą, kuris labai gerai išmanė šią sritį, sustiprinau savo komercinio krovinių skyrių. Aš vis dar turėjau konkurencijos problemų su vietos valstybinėmis kompanijomis dėl kainų ir daugianacionališkumo jų tinkluose. Bet šį kartą aš pats prisijungiau su savo nepriklausomu ekspedijavimo tinklu. Šie žingsniai išgelbėjo mano verslą. Per trejus metus mes keturis kartus išaugome ir įsteigėme tris kontorąs (Hanojuje, Saigone ir Vung Tau). Dėl šios patirties aš padariau išvadą, kad niekada nereikia turėti daugiau nei 15% verslo, sutelkto vienoje kompanijoje.

Kinų karo meno stratego Sun Tzu išmintis

Aš galvoju ir apie kinų karo meno stratego Sun Tzu patarimą tiems, kurie susiduria su daug stipresniu priešininku, nei dabar Baltijos kompanijos, susiduriančios su Rusijos sankcijomis. Sun Tzu rekomendavo smogti, kol prieš dar nėra.

Čia tiktų pavyzdys, kurį papasakojo draugas iš Danijos, dirbantis krovinių ekspedijavimo kompanijoje Tolimuosiuose Rytuose. Jis išvyko į pardavimų kelionę po įvairius didesnius JAV miestus. Kai grįžo, paklausiau, kuri vieta, jo manymu, galėtų būti pati tinkamiausia, tikėdamasis išgirsti apie agentus iš Los Andželo ar Niujorko, nes stipriausi agentai yra būtent šiuose dviejuose miestuose. Jis atsakė, kad tai Majamis. Kai paklausiau kodėl, jis pasakojo, kad Majamyje visos laivybos kompanijos mato savo rinką Lotynų Amerikoje ir tam skiria daugiausia pastangų. Jis sakė, kad jeigu pats būtų Majamyje, daugiausia dėmesio skirtų Tolimiesiems Rytams, nes konkurencija ten būtų žymiai mažesnė. Bičiulis iš Danijos šią situaciją papasakojo prieš aštuonerius metus, bet aš vis galvoju apie tai. Kuo daugiau apie tai galvoju, tuo protingesnę atrodą mintis.

Kur panašumas tarp Baltijos šalių ir Majamio?

Baltijos valstybės ir Majamis turi paralelių. Majamis parduoda save kaip pagrindinius vartus į Lotynų Ameriką. Majamyje kalbama ispanų ir portugalų kalbomis. Baltijos valstybės ne tik yra artimos Rusijai geografiškai, jos taip pat turi ir aukšto lygio rusų kalbos žinovų. Jeigu tikėsime

skaičiais, kurie skelbiami „Wikipeidijoje“, rusų mažumos šiose šalyse yra išsidėčiusios taip: 24,8% Estijoje, 5,8% Lietuvoje ir 26,9% Latvijoje. O be šių palyginti didelių skaičių, dauguma ne rusų tautybės žmonių tose šalyse taip pat gana gerai kalba rusiškai. Atsižvelgiant į geografinius, istorinius bei ilgalaikius komercinius ryšius, natūralu, kad Baltijos logistikos firmos žvalgosi į Rytus. Praradus didelę šios rinkos dalį, aš rekomenduočiau pažvelgti toliau į Rytus.

Praėjusiais dešimtmečiais buvo sukurti arba gerokai sustiprinti ryšiai su Kinija oru, jūra ir sausuma. Kadangi stiprioji Baltijos krovinių vežėjų pusė yra krovinių vežimas geležinkeliais, jiems būtų verta susidomėti šiuo regionu. Dabartinės pervežimų tendencijos Kinijos rinkoje keičiasi ne eksporto, o vietinės rinkos naudai, ir tai sukuria geras galimybes Europos eksportuotojams. Vis dėlto dar lieka keletas klausimų, kurie sudaro kliūčių šiam verslui vystyti. Pagrindinė priežastis ta, kad Baltijos kompanijos yra pernelyg susikoncentravusios į Rusijos tranzitą ir nemato Kinijos siūlomų galimybių. Antra vertus, Kinija savo ruožtu taip pat nėra tinkamai susipažinusi su Baltijos regiono siūlomomis galimybėmis. Šias dvi pagrindines problemas nesunkiai galima lengvai išspręsti sukūrus korporatyvinį bendradarbiavimą, naudojant verslo-verslui tinklą.

Logistikos tinklai gali atvesti į Kiniją

Logistikos industrijoje tinklas nėra jokia naujiena, bet ne kiekviena kompanija mato jo svarbą. Yra aiškių ir ne tiek aiškių kelių, kaip Baltijos krovinių siuntėjai galėtų įeiti į Kinijos rinką.

Pirmiausiai, kai dirbate tinkle, t.y. bendradarbiaujate pradedate geriau suprasti rinką, aiškiau pamatote kliūtis bei galimybes. Jūsų kompanija bus pranašesnė už kitas kompanijas, kurios neužmezgė tokių kontaktų, kokius jūs turite.

Antra, jūs surasite specialistų ir tiekėjų, kurių anksčiau nepažinojote. Dabar lengva paimti telefoną ir paskambinti didelėms laivybos linijoms, geležinkeliams, oro linijoms ir sužinoti jų maršrutus, bet jūs dar sužinosite ir kas iš tikrųjų



vyksta toje rinkoje, pamatysite, kas gali apdoroti projekcinį krovinį, kam galima patikėti greitai gendantį krovinį? Jūs arba patys sutikssite tuos žmones, arba sutikssite tuos, kas juos pažįsta.

Trečia, vietos rinkoje jūs būsite pristatytas kaip savo srities ekspertas, o tikslinėje rinkoje būsite vietinės rinkos ekspertas. Tokiu būdu Jūsų verslas atsidsurs dėmesio centre ir tai jums padės įsitvirtinti vietos versle, jeigu jūs šito siekiate.

Atostogos su klientu? Kodėl gi ne?

Galiausiai surasite naujų draugų. Aš visada sakau žmonėms, kurie atvyksta pas mane dirbti, kad geriausias dalykas mūsų darbe yra tai, jog mūsų klientai tampa draugais. Taip iš tikrųjų atsitinka ir santykiams tarp logistikos kompanijų, kurios yra mūsų grupės dalis. Daugelis šių žmonių yra ilgalaikiai draugai. Jie ima draugauti šeimomis, lanko vieni kitus. Žinau pavyzdžių, kai verslo partneriai mielai kartu atostogauja.

Darbas tinkle ir bendradarbiavimas su Toliemaisiais Rytai galėtų padėti Baltijos kompanijoms diversifikuoti verslą, pagausinti krovinių srautus ir netgi iš naujo atrasti save. Atsiradusi diversifikacija padės nugalėti daugybę audrų, priklausančių nuo vienos krovinių rinkos. Aš ne kartą mačiau teigiamą logistikos tinklo poveikį. Jei būčiau kompanijos vadovas Estijoje, Lietuvoje ar Latvijoje, gal netgi Baltarusijoje, tikrai svarstyčiau, kaip galima patobulinti krovinių vežimo verslą, panaudojant naujas galimybes, kurias suteikia darbas logistikos tinkle ir bendradarbiavimas. ■



Новая эра для морского транспорта: согласованные процедуры электронной отчетности для всех судов с июня 2015 г.

Мэри Эфимиатой

Новая эра для мировой морской системы наступит в июне 2015 года. Европейская комиссия приняла акт о функционировании Директивы формальной отчетности (Директива 2010/65) 25 июня. Директива нацелена на обеспечение того, чтобы с июня 2015 г. суда, входящие или покидающие порты ЕС, предоставляли необходимую информацию в электронном виде по единственному источнику – «National Single Window».

На сегодняшний день эти процессы дублируются и отнимают много времени, что приводит к издержкам и задержкам, делая таким образом морской транспорт менее привлекательным по сравнению с другими. COM(2014) 320/25.6.2014 отчет побуждает государства-члены активизировать свои силы для этого основного упрощения и согласования существующих систем отчетности.

Все государства-члены проделали значительную работу для осуществления Директивы 2010/65. Инициатива создания «National Single Window» родилась на основе существующей платформы, технических решений и стандартов. Проект «eMAR» является прекрасным примером тех усилий, которые совмещают технологические решения с исследованиями. После решения Европейской комиссии технический директор проекта «eMAR» и директор «Inlecom Systems Ltd» заявляет, что проекты FP7 «eMAR» и «eCompliance» полностью соответствуют усилиям Еврокомиссии для согласования процессов отчетности для судов следующим образом:

1. предоставляя CRS модель данных для согласования различных разработок, в особенности AnNA и ISO моделей, интегрируя их в «e-Maritime Strategic Framework» (EMSF);

2. предлагая демонстрацию технических характеристик транспортным компаниям, объединяя их существующие системы с представляемыми MSW прототипами без дальнейших обязательств для самих компаний;

3. развивая рациональные системы поддержки регуляторов, органов исполнительной власти, транспортных компаний и портов.

Европейская комиссия рекомендует согласовать директивы и технические характеристики ЕС для создания «National Single Windows» и рассмотреть их European Coordination Group как неотложное дело. В отсутствие согласованного внедрения при несовместимых стандартах «National Single Windows» может отличаться от других, имеющих у государств-членов, принуждая игроков индустрии развивать интерфейсы для взаимодействия с этими системами, что приведет к росту расходов на внедрение. ■



Nauja jūrų transporto era: elektroninių ataskaitų procedūrų harmonizavimas visiems laivams nuo 2015 metų birželio



Nauja jūrų transporto era turi prasidėti 2015 metų birželį. Europos Komisija š.m. birželio 25 d. priėmė Direktyvą dėl ataskaitų teikimo formalumų (Direktyva 2010/65). Jos tikslas yra užtikrinti, kad nuo 2015 m. birželio mėn. laivai, atplaukiantys ar išplaukiantys iš ES uostų, pateiktų reikiamą informaciją elektroniniu būdu per vieną įvedimą – Nacionalinį vieną langelį.

Mary Efhymiatou

Šiuo metu šios procedūros yra dubliuojamos ir atima daug laiko, dėl to atsiranda sąnaudos ir vėlavimai, tuo pačiu darydami jūrų transportą ne tokį patrauklų, palyginti su kitomis transporto rūšimis. COM (2014) 320/25.6.2014 ataskaita ragina valstybes nares didinti pastangas dėl šio paprastinimo ir dabartinių ataskaitų teikimo procedūrų harmonizavimo.

Visos šalys narės atliko didelį darbą. Buvo imtasi iniciatyvos dėl Nacionalinio vieno langelio įgyvendinimo, daugiausia remiantis esamomis platformomis, techniniais sprendimais ir standartais. eMAR projektas yra puikus šių pastangų pavyzdys, jis jungia technologinius sprendimus su moksliniais tyrimais. Po Europos Komisijos sprendimo dr. Takis Katsoulakos, eMAR projekto technikos direktorius ir „Inlecom Systems Ltd“ direktorius, pasakė, kad „FP7 eMAR“ ir „eCompliance“ projektai skirti EK pastangoms paremti, harmonizuojant ataskaitų pateikimus iš laivų:

1. CRS duomenų, harmonizuojančių įvairių plėtrą, pateikimas, ypač AnNA ir ISO modelius, ir jų integravimas į elektroninę jūrinę strateginę struktūrą (EMSF);

2. Pasiūlymas techniškai pademonstruoti ją laivybos kompanijoms, prijungiant jų turimas sistemas su turimais MSW prototipais be tolimųjų kompanijos išipareigojimų;

3. Pažangių atitikties sistemų sukūrimas reguliuotojams, teisėsaugos institucijoms, laivybos kompanijoms ir uostams.

Europos Komisija rekomenduoja, kad ES gairės ir techninės specifikacijos Nacionalinio vieno langelio įgyvendinimui būtų suderintos ir laikomos Europos koordinavimo grupės skubiu klausimu. Nesant suderinto įgyvendinimo su neveikiančiais standartais, Nacionalinis vienas langelis gali skirtis kiekvienoje šalyje narėje, versdamas industrijos dalyviams plėtoti sąsajas, kad galėtų bendrauti per šias sistemas, todėl didėja įgyvendinimo išlaidos. ■



Марк Миллар

Портовые операторы продолжают подвергать сомнению экономическую и бизнес-выгоду, получаемую от заходов наиболее крупных судов, в особенности в портах в азиатском регионе.

Несмотря на то, что внутриазиатская торговля на сегодняшний день является самым крупным сегментом морского фрахта в мире, представляя более 60 процентов общего мирового контейнерного объема, только несколько портов в регионе могут принять новейшие и крупнейшие судна. Это доставляет операционные и финансовые трудности операторам терминалов, которые нуждаются в более мощных причалах и кранах, в более глубоких водах, чтобы принять эти большие контейнерные судна. Это ведет к многоуровневой системе, поскольку «сверхкрупные судна будут реже заходить в порты».

Нет сомнений в том, что контейнерный океанский фрахт находится в центре внимания у большинства экосистем мировой цепочки поставок XXI века. Однако инфраструктура, проблемы регулирования и операционные проблемы как в порту, так и вне порта зача-

ИННОВАЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ ПОРТОВ ДЛЯ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК МОРСКОГО ФРАХТА

стую приводят к проблемам перегруженности, которые отрицательно влияют на международные и интермодальные торговые потоки, становясь причиной задержек и дополнительных затрат для всех основных участников цепочки поставок.

Однако инновационные портовые решения для цепочек поставки морского фрахта были внедрены в Индонезии – самой крупной по экономике стране в Восточной Азии, выросшей на 5 процентов, члена большой двадцатки с населением более 250 миллионов и экономикой в один триллион долларов. Сухой порт Цикаранга – это модель внутреннего сухого порта, предоставляющего рациональное и эффективное решение для устранения хронических простоев и задержек на главном импортно-экспортном канале Танджунг Приок.

Сухой порт Цикаранга

Находящийся на острове Ява, всего лишь в 50 км от Джакарты, сухой порт Цикаранга служит дополнительным узлом главного канала морского порта Танджунг Приок, действующего 7 дней в неделю и 24 часа в сутки, и предоставляет интегрированную портовую и логистическую инфраструктуру с местной таможенной и услугами карантинного надзора. Стратегически расположенный в самом центре крупнейшей инфраструктурной зоны Индонезии,



Сухопутный порт Цикаранга, Джакарта, Индонезия.

вдоль индустриального коридора Бекаси-Цикампек на восточной части великой Джакарты, сухой порт Цикаранга окружен 12 промышленными комплексами, где находится более 3000 производственных компаний, многие из которых – импортеры и экспортеры.

Первая и единственная интегрированная зона таможенного обслуживания в Индонезии – сухой порт Цикаранга занимает 200 гектаров, включая место для обширного логистического парка, и имеет интермодальную связь со внутренними районами через свой непосредственный подход к магистральным и железнодорожным сетям.

Используя интермодальный портовый код IDJVK для обозначения сухого порта Цикаранга как порта происхождения или порта назна-

чения, владельцы грузов могут использовать любого из семнадцати партнеров судоходной линии и более чем 30 логистических провайдеров, обслуживающих сухой порт, для обхождения пробок Танджунг Приок и использования одной остановки для грузообработки и логистического решения как для международных, так и для отечественных грузов.

Имея все прогнозы, указывающие на продолжающийся рост экономики Индонезии, который, конечно, приведет к растущим контейнерным потокам, это инновационное решение сухого порта Цикаранга предоставляет возможность и повышает эффективность прохождения потока товаров, что экономит деньги и время для главных участников экосистемы цепочки поставок. ■

Марк МИЛЛАР (FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD) предоставляет выгодные предложения клиентам с независимыми внешними, основанными на имеющейся информации перспективами в стратегиях их цепочек поставок в Азии. Его презентации, семинары и корпоративные брифинги помогают компаниям улучшать бизнес-операции, строить более эффективные планы, а также повышать прибыльность экосистем своих цепочек поставок. Признанного идейным лидером в промышленности, М.Миллара клиенты назначали спикером, МС, модератором или председателем конференции на более чем 300 мероприятиях в 20 странах. «The Global Institute of Logistics» признал его как «одного из наиболее прогрессивных людей в мире логистики». Коган Пэйдж, лондонский бизнес-издатель, поручил Марку написать книгу под названием «Экосистемы мировой цепочки поставок» для публикации в 2015 г. mark@markmillar.com



INOVATYVŪS UOSTŲ SPRENDIMAI OKEANINIŲ KROVINIŲ TIEKIMO GRANDINĖMS

Markas Milaras

Uostų operatoriai toliau abejoja ekonomine ir verslo prasme naudingi iš vis didesni laivai, ypač Azijos regiono uostuose. Nors Azija šiuo metu yra didžiausias pasaulyje okeaninių krovinių segmentas, sudarantis daugiau nei 60 procentų pasaulinės konteinerių apimtys, tik keletas uostų visame regione gali priimti naujausius ypač didelius laivus. Tai kelia nemažai organizacinių ir finansinių sunkumų terminalų operatoriams. Idant galėtų priimti vis didėjančius konteinervežius, uostams reikia sudėtingesnės infrastruktūros: didesnių ir gilesnių krantinių, galingesnių kranų. Atsirandant vis didesniems laivams, jų atplaukimai į uostus tampa retesni.

Nėra jokių abejonių, kad daugumai 21-ojo amžiaus pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemų yra priimtinas konteinerizuotų krovinių gabenimas jūra. Tačiau iškyla krovos problemų, tenka susidurti su infrastruktūros, įvairiais reguliavimo ir organizaciniais sunkumais tiek uostų viduje, tiek už jų ribų. Tai neigiamai veikia multimodalines prekybos srautus, gresia vėlavimo ir papildomų kaštų pavojai visoms tiekimo grandinės suinteresuotoms šalims. Kaip to išvengti?

Pateiksime pavyzdį iš Indonezijos, kur okeaninių krovinių tiekimo grandinėms buvo įgyvendinti inovatyvūs uostų sprendimai. Indonezijos ekonomika Pietryčių Azijoje yra viena stipriausių. Ji auga 5 ir daugiau procentų. Ši šalis su 250 milijonų gyventojų ir vieno trilijono dolerių ekonomika yra G20 narė. Cikarang'o (Cikarang) vidaus sausumos uostas sudarė sąlygas veiksmingai ir efektyviai išspręsti nuolatinių spūščių ir vėlavimų prie didžiųjų eksporto importo Tanjung Priok'o uosto vartų problema.

Cikarang'o sausumos uostas

Javos saloje, vos 50 kilometrų nuo Džakartos, esantis Cikarang'o sausumos uostas yra tarsi vieno pagrindinių jūrų vartų Tanjung Priok'o uosto tąsa. Septynias dienas per savaitę ir dvidešimt keturias valandas per parą jis teikia integruotas logistikos, muitinės, karantino inspekcijos ir kitas uosto paslaugas.

Išsidėstęs strategiškai didžiausios Indonezijos gamybinės zonos širdyje prie Bekasi-Cikampek industrinio koridoriaus rytinėje Džakartos pusėje, Cikarang'o sausumos uostas yra apsuptytas 12 pramoninių vietų, kur įsikūrė daugiau kaip 3 tūkstančiai gamybos kompanijų, kurių dauguma yra importuotojos ir eksportuotojos.

Pirmoji ir vienintelė integruota muitinės paslaugų zona Indonezijoje – Cikarang'o sausumos uostas – užima 200 hektarų, įskaitant didžiulio logistikos parko apimtį, ir

turi multimodalinį ryšį per tiesioginius privažiavimus į magistralinius ir geležinkelio tinklus.

Naudojant tarptautinį uosto kodą IDJBK, duodama nuoroda į Cikarang'o sausumos uostą, kaip kilmės ar paskirties uostą. Krovinio savininkai gali naudoti bet kurią iš 17 laivybos linijų partnerių ir daugiau nei 30 logistikos paslaugų tiekėjų, aptarnaujančių sausumos uostą „vieno langelio“ principu tiek tarptautinio, tiek vietinio krovinio apdorojimui, ir sumaniais logistikos sprendimais išvengti susigrūdimų prie Tanjung Priok'o uosto.

Visos prognozės rodo Indonezijos ekonomikos augimą, o tai, žinoma, didins konteinerių srautus. Taigi, inovatyvūs Cikarang'o sausumos uosto sprendimai sudaro geras sąlygas krovinių srautams, kurie bus efektyviai apdorojami, o tai visoms tiekimo grandinės ekosistemos suinteresuotoms šalims padės taupyti pinigus ir laiką. ■



Mark MILLAR
FCILT, FCIM, FHKLA,
GAICD
Markas Milaras yra nepriklausomas Azijos tiekimo grandinių strategijų ekspertas. Azijos tiekimo grandinių įžvalgose jis suteikia klientams perspektyvios informacijos. Prezentacijos, konsultacijos, seminarai ir atviros diskusijos padeda kompanijoms gilinti žinias apie sudėtingą Azijos rinką, daryti sėkmingus verslo sprendimus ir didinti pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemų našumą. Klientai yra kvietę Marką Milarą būti konferencijų pirmininku, pranešėju, moderatoriumi daugiau nei 300 renginių 20 šalių. Pasaulinis logistikos institutas pripažino jį „vienu iš pažangiausių logistikos pasaulio žmonių“. Londone įsikūręs verslo leidinių leidėjas Kogan Page pakvietė Marką parašyti knygą „Pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemos“, kuri turėtų išeiti 2015 metais.
mark@markmillar.com



ЛИТОВСКИЙ БИЗНЕС С ОПТИМИЗМОМ СМОТРИТ НА КИТАЙ



Если в Шанхае, население которого превышает двадцать четыре миллиона человек, сказать, что ты прибыл из страны, в которой проживает менее трех миллионов человек, популярна шутка-вопрос, все ли мы приехали на мероприятие.

В июне с.г. этот каламбур уже почти приблизился к истине. В Китай дружно отправились несколько делегаций из Литвы. Здесь побывали представители Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, Министерства экономики, акционерного общества «Lietuvos geležinkeliai», дирекции Клайпедского государственного морского порта, компании «Greencarrier», международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA и других организаций. В столице Китая Пекине прошел форум «Китай – Литва: экономический пояс Шелкового пути». В Пекине открыто представительство АО «Lietuvos geležinkeliai».

После открытия представительства в Пекине делегация Литвы прибыла в Шанхай, где посетила 6-ю международную выставку транспорта и логистики «Transport logistic China» и «Air Cargo China». Свою деятельность на этой выставке представил и международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA.

Транспортная стратегия Литвы – Шелковый путь между Китаем и Европой

«Литва стремится создать стабильные, конструктивные и взаимовыгодные отношения с Китаем. Открытие представительства крупнейшего транспортного предприятия нашей страны – АО «Lietuvos geležinkeliai» в этой стране является отличным инструментом, позволяющим прислушаться к потребностям Китая как двигателя мировой экономики, планировать и осуществлять международные проекты. Литва накопила практический опыт и большой багаж знаний в сфере логистики и занимает удобное географическое положение. Поэтому она в состоянии эффективно обслуживать основные рынки Центральной и Западной Европы, которые составляют 750 миллионов потребителей, следовательно, одним из важнейших стратегических планов литовского транспорта является продолжение развития сотрудничества с Китаем, соединяя крупнейшую экономику мира со странами Евросоюза», – сказал вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Арияндас Шлюпас.

По его словам, одна из основных целей литовского транспорта – осуществление эффективных проектов и умение создавать гибкие условия для использования бизнесом преимуществ, создаваемых транспортным сектором страны. Поэтому поставлена цель иметь

представительства во всей цепочке государств между Китаем и Европой. Кроме уже учрежденных представительств в Беларуси, России, Китае, планируется представительство в Казахстане.

В ходе встреч представители китайских компаний акцентировали, что Литва является единственной Балтийской страной, которая чрезвычайно много инвестировала в развитие отношений с Китаем, поэтому высказан особый интерес к Литве, возможностям инвестиций и осуществлению проектов.

Толчок в китайско-литовских торговых отношениях

Делегация, возглавляемая министром экономики Литвы Эвалдасом Густасом, приняла участие в состоявшейся в Шанхае дискуссии за круглым столом с китайскими бизнесменами, интересующимися возможностями инвестиций в Литве. Во встрече приняли участие представители более десятка китайских компаний, работающих в разных сферах. Представители бизнеса Китая ознакомились с возможностями инвестирования и экспорта, со свободными экономическими зонами в Литве.

«Литовско-китайское экономическое сотрудничество еще недостаточно развито, и у него имеются большие возможности для развития. Поэтому дискуссия выгодна для предпри-

нимателей обеих стран. В Литве улучшаются бизнес-климат и инвестиционная обстановка, поэтому китайские предприниматели активно интересуются возможностями инвестирования, а представители бизнеса нашей страны – расширением рынков экспорта», – говорит Э. Густас.

Во время мероприятия компания по управлению Каунасской СЭЗ подписала протоколы о намерениях с группой по производству пищевых продуктов «Tianjin Baodi Agri & Tech (Group) Co. Ltd.» и компанией биотехнологий «Zhejiang Several Billion Biological Technology Co. Ltd.». Предприятия планируют учредить свои представительства на территории Каунасской СЭЗ.

По словам министра экономики, интерес таких предприятий к Литве открывает большие возможности для привлечения инвестиций из Китая, установления более активных двусторонних торговых связей. Реально, что это сотрудничество может вырасти и компания «Baodi Group» сможет стать распространителем продукции литовских компаний по производству мясопродуктов в Китае.

Деятельность «Baodi Group» охватывает всю цепочку поставок продовольственных товаров – от разведения свиней и других животных до их забоя, замораживания, переработки мяса и его поставки на рынок. Кроме того, эта компания производит и высококачественные лекарственные препараты животного проис-



хождения. Это одна из 100 крупнейших частных компаний Китая.

Компания «SAMCE Engineering Co» (SAM-CE) намерена расширить инвестиции в Каунасскую СЭЗ, где в будущем планируется организовать логистику, чтобы предприятия Китая через Клайпедский порт смогли выходить на рынок Евросоюза. SAMCE является дочерней компанией китайской корпорации SINOMACH, которая входит в список крупнейших бизнес-компаний мира «Global 500».

В Китае министр экономики встретился с руководителями компании SEPCO III. Это профессиональный инженерный подрядчик, работающий в электроэнергетическом секторе. Спектр деятельности компании охватывает изготовление энергоустановок, работающих на угле, нефти, газе, а также производство водной, солнечной, ветряной энергии и энергии биомассы. SEPCO III принимает комплексные решения, касающиеся проектирования, транспортировки, монтажа, запуска, эксплуатации, поставок оборудования. Во время встречи шла речь об установлении сотрудничества и развития, рассматривались возможности вклада в модернизацию хозяйства страны благодаря установленным с китайскими компаниями связям. По словам Э.Густаса, инвестиции SEPCO III в Литве могли бы внести вклад в модернизацию и диверсификацию электроэнергетического сектора страны.

Внимание обеих стран к высоким технологиям

В ходе визита Э.Густас встретился с руководством комитета по науке и технологиям Шанхая, побывал в Шанхайском парке высоких технологий, в Шанхайском центре инновационных технологий и встретился с руководством научно-технологического парка города Шэньчжэнь.

По словам министра, Министерство экономики Литвы уделяет большое внимание оптимизации научных центров и модернизации технологических парков, внедрению инноваций. Полученная в ходе визита информация будет полезна при развитии высоких технологий в Литве.

«Сегодняшние результаты внедрения инноваций в Китае составляют 44 % уровня ЕС, но отрыв сокращается, так как Китай развивает инновации и совершенствует этот процесс быстрее, чем ЕС. Расходы Китая на научные исследования и экспериментальное развитие уступают лишь США. Поэтому для нас особенно важно сотрудничество с Китаем, который может стать рынком роста для инновационных предприятий Литвы», – сказал министр экономики.

Вместе с главами компании «Huawei» Э.Густас обсудил дальнейшие шаги по развитию деятельности и инвестирования в Литве. По словам министра, европейский регион играет

стратегическую роль в планах развития компании «Huawei». Центр «Huawei» обосновался и в Литве, где работает около 20 профессиональных сотрудников. Центр сотрудничает с университетами Литвы. Он оказывает услуги и поставляет оборудование операторам мобильной связи Литвы.

Первый центр «Huawei» был основан в 2000 г. в районе Чиста столицы Швеции Стокгольма. Сегодня у компании в Европе насчитывается 11 центров, в которых работает 800 человек.

В Гонконге открыта Торговая палата Литвы

Во время визита в Гонконг делегация под руководством министра экономики встретилась с финансовым секретарем Гонконга Джоном Цангом, министром торговли и экономического развития Гонконга Грегори Со и исполнительным директором совета по торговому развитию Гонконга Маргарет Фонг. В ходе встреч министр экономики представил Литву как страну ЕС, привлекательную для осуществления инвестиционных проектов, и пригласил предприятия Гонконга учреждать в Литве центры логистики. Также Э.Густас отметил, что Литва заинтересована в улучшении двусторонних торговых отношений и хочет предложить Гонконгу широкий спектр продуктов и услуг. Литва видит большие возможности в экспорте продуктов питания, продуктов и ▶



услуг лазерной промышленности, мебели, техники и других секторов.

Возглавляемая министром экономики делегация приняла участие в открытии Торговой палаты Литвы в Гонконге. По словам Э.Густаса, Литовская торговая палата в Гонконге поможет укреплять сотрудничество стран и будет оказывать поддержку бизнес-сообществам в развитии торговых связей.

В ходе мероприятия группа RAZ подписала договор о намерениях сотрудничества с компанией «Теп Рао», одним из крупнейших поставщиков услуг электроники на рынки Европы и США. Гонконгская компания планирует учредить свое представительство в Литве и таким образом открыть ворота на европейский рынок.

Во время визита Э.Густас открыл мероприятие по презентации туризма в Литве, которое организовал госдепартамент по туризму при Министерстве экономики. В ходе мероприятия гонконгским специалистам в сфере туризма были представлены возможности туризма в Литве, инфраструктура и уникальный проект Всемирного янтарного пути.

Китайская пресса не скупилась на внимание к Литве

Китайские СМИ дали высокую оценку целям Литвы создать стабильные, конструктив-

ные бизнес-отношения, выгодные для обеих стран.

«Основы сотрудничества были закреплены на литовско-китайском транспортном форуме «Китай – Литва: экономический пояс Шелкового пути», на котором также было отмечено открытие официального представительства АО «Lietuvos geležinkeliai» в Пекине», – акцентирует китайская газета «China Daily».

В газете было отмечено, что находящаяся в Балтийском регионе Литва является основным перекрестком, соединяющим торговые пути Востока и Запада, а АО «Lietuvos geležinkeliai» – одним из крупнейших транспортных предприятий в Евросоюзе, наилучшим образом подходящим для дальнейшего развития евразийских железных дорог.

Давая интервью представителям китайских СМИ, вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы А.Шлюпас отметил, что Министерство транспорта и коммуникаций ожидает очень многого от деятельности представительства АО «Lietuvos geležinkeliai» в Пекине. По словам замминистра, представительство поможет Литве лучше понять особенности сектора транспорта и логистики Китая.

По сообщению «China Daily», Китай предлагает экономический пояс нового Шелкового пути, который соединит все страны Евразии.

В прошлом году торговый оборот между Евросоюзом и Китаем составил почти 560 миллиардов долларов.

По мнению экспертов, железнодорожный транспорт поможет сэкономить время и деньги, так как перевозка грузов из Китая в Европу продлится всего одну-две недели, а услуги железных дорог дешевле услуг воздушного или морского транспорта.

В интервью с министром экономики Литвы Эвалдасом Густасом, опубликованном в китайских СМИ, констатируется, что Литва, которая в 2015 году присоединится к еврозоне и ведет переговоры о вступлении в Организацию экономического сотрудничества и развития, придерживается курса за пределами Европы развивать сотрудничество с Азией, а особенно с Китаем.

Китайские журналисты интересовались, на какие перемены рассчитывает Литва, став 19-м членом еврозоны.

Министр экономики отметил, что, имея сильную валюту, Литва приобретет еще большее доверие инвесторов и партнеров.

На вопрос, как он характеризует сегодняшние литовско-китайские торговые отношения, министр экономики Литвы ответил, что они использованы недостаточно и что, будучи активным импортером из Китая, Литва готова наращивать экспорт в эту страну.

Говоря о сильных сторонах Литвы, Э.Густас сказал, что страна не может похвастаться богатствами природными ресурсами, зато достигла высоких результатов в пищевой, деревообрабатывающей, химической промышленности, инженерии, транспорте и логистике, а также в сфере высоких технологий, таких как лазеры, биотехнологии, ИТ. Он отметил, что величайшим богатством Литвы являются высококвалифицированные специалисты.

На вопрос, что бизнес Литвы может предложить, скажем, Гонконгу, Э.Густас ответил, что в Гонконг литовский бизнес уже вошел со своим пивом. Литва славится в Европе как страна, производящая свыше 60 сортов пива. Изготовленное литовскими пивоварами пиво получило немало международных наград. К пиву Литва может предложить мясные, молочные и другие пищевые продукты, а также минеральную воду из натуральных источников. «Гонконг мы видим как возможный центр для дальнейшего развития бизнеса в нижнем Китае», – сказал министр экономики.

На вопрос о возможностях китайских инвестиций в Литве министр экономики ответил, что они, несомненно, велики. Экономика Литвы – одна из самых быстроразвивающихся в регионе. В прошлом году ВВП Литвы составил 3,2%, в этом году ожидается 3,4%, а в будущем году – 4%. Это свидетельствует о стабильности экономики страны. По данным Всемирного банка, Литва объявлена 17-й наиболее пригодной для бизнеса страной в Центральной и Восточной Европе. Литва заинтересована в привлечении инвесторов в таких секторах, как инфраструктура, логистика, высокие технологии.

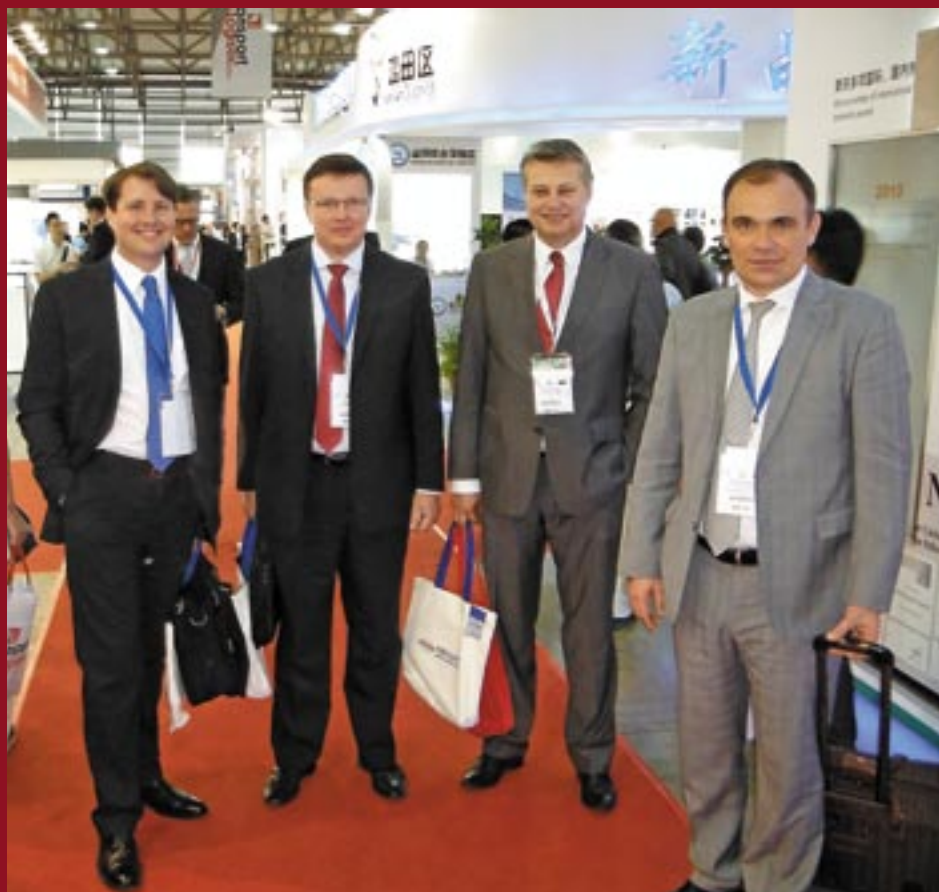
Подготовлено по информации Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства экономики ЛР и JŪRA MOPE SEA



LIETUVOS VERSLAS OPTIMISTIŠKAI ŽVELGIA Į KINIJĄ

Daugiau nei dvidešimt keturis milijonus gyventojų turinčiame Šanchajuje, pasakius, kad atvykai iš šalies, kurioje gyvena mažiau nei trys milijonai žmonių, populiariu pajuokauti, ar į renginį mes atvykome visi.

Šių metų birželį šis kalambūras jau beveik priartėjo prie tiesos. Į Kiniją sutartinai patraukė net kelios Lietuvos delegacijos. Čia lankėsi Lietuvos susisiekimo ministerijos, ūkio ministerijos, akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, kompanijos „Greencarrier“, tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA ir kitų organizacijų atstovai. Kinijos sostinėje Pekine vyko transporto forumas „Kinija-Lietuva: Šilko kelio ekonominė jungtis“. Pekine atidaryta AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovybė. Po atstovybės atidarymo Pekine Lietuvos delegacija atvyko į Šanchajų, kur lankėsi 6-ojoje tarptautinėje transporto ir logistikos parodoje „Transport logistic China“ ir „Air Cargo China“. Šioje parodoje savo veiklą pristatė ir tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA.



Lietuvos transporto strategija – „Šilko kelias“ tarp Kinijos ir Europos

„Lietuva siekia sukurti stabilius, konstruktyvius ir abiem pusėms naudingus santykius su Kinija. Didžiausios mūsų šalies transporto įmonės – „Lietuvos geležinkelių“ – atstovybės šioje šalyje atidarymas yra puikus įrankis, leidžiantis išsiklausti į Kinijos, kaip pasaulio ekonomikos variklio, klientų poreikius, planuojant ir įgyvendinant tarptautinius projektus. Praktinės patirties ir didelį žinių bagažą logistikos srityje sukaupusi bei patogioje geografinėje padėtyje esanti Lietuva gali efektyviai aptarnauti pagrindines Vidurio ir Vakarų Europos rinkas, kurias sudaro net 750 milijonų vartotojų, tad vienas svarbiausių Lietuvos transporto strateginių planų yra toliau plėsti bendradarbiavimą su Kinija, jungiant didžiausią pasaulio ekonomiką su Europos Sąjungos šalimis“, – sakė Lietuvos susisiekimo viceministras Arijandas Šliupas.

Pasak jo, vienas pagrindinių Lietuvos transporto tikslų yra efektyvių projektų įgyvendinimas ir gebėjimas sudaryti lanksčias sąlygas verslui naudotis šalies transporto sektoriaus kuriamais privalumais, todėl siekiama turėti atstovybes visoje valstybių grandinėje tarp Kinijos ir Europos. Be jau įsteigtų atstovybių Baltarusijoje, Rusijoje, Kinijoje, planuojama atstovybė Kazachstane.

Susitikimų metu Kinijos kompanijų atstovai akcentavo, kad Lietuva yra vienintelė Baltijos šalis, itin daug investavusi į santykius su Kinija plėtrą, todėl išreikštas ypatingas domėjimasis Lietuva ir investicijų bei projektų įgyvendinimo galimybėmis.

Postūmis Kinijos ir Lietuvos prekybos santykiuose

Lietuvos ūkio ministro Evaldo Gusto vadovaujama verslo delegacija dalyvavo Šanchajuje vykusioje apskritojo stalo diskusijoje su Kinijos verslininkais, besidominčiais investicijų galimybėmis Lietuvoje. Susitikime dalyvavo per dešimt įvairiose srityse dirbančių Kinijos kompanijų. Kinijos verslo atstovai supažindinti su investavimo ir eksporto galimybėmis, laisvosiomis ekonominėmis zonomis Lietuvoje.

„Lietuvos ir Kinijos ekonominis bendradarbiavimas dar nėra pakankamai išvystytas ir turi didelių galimybių plėstis. Todėl diskusija yra naudinga abiejų šalių verslininkams. Lietuvoje gerėja verslo klimatas ir investicinė aplinka, tad Kinijos verslininkai aktyviai domisi investavimo galimybėmis, o mūsų šalies verslo atstovai – eksporto rinkų plėtra“, – sakė E. Gustas.

Renginio metu Kauno LEZ valdymo bendrovė pasirašė ketinimų protokolus su maisto gamybos grupe „Tianjin Baodi Agri & Tech (Group) Co. Ltd.“ ir biotechnologijų kompanija „Zhejiang Several Billion Biological Technology Co. Ltd.“. Įmonės Kauno LEZ teritorijoje planuoja steigti savo atstovybes.

Pasak ūkio ministro, tokių įmonių susidomėjimas Lietuva atveria didesnes galimybes pritraukti investicijų iš Kinijos, užmegzti ak-



tyvesnius dvišalės prekybos ryšius. Realu, kad šis bendradarbiavimas galėtų išaugti ir „Baodi Group“ galėtų tapti Lietuvos mėsos produktų bendrovių produkcijos platintoja Kinijoje.

„Baodi Group“ veikla apima visą maisto tiekimo grandinę – nuo kiaulių ir kitų gyvulių auginimo iki skerdimo, šaldymo, perdirbimo ir tiekimo į rinką. Be to, ši kompanija gamina ir aukštos kokybės gyvulinės kilmės vaistinius preparatus. Tai viena iš 100 didžiausių privačių Kinijos kompanijų.

Kompanija „CAMCE Engineering Co“ (CAMCE) ketina plėsti investicijas Kauno LEZ, kur ateityje turėtų būti organizuojama logistika ir Kinijos įmonės per Klaipėdos uostą galėtų pasiekti Europos Sąjungos rinką. CAMCE yra Kinijos SINOMACH korporacijos, esančios „Global 500“ didžiausių pasaulio verslo kompanijų sąrašė, dukterinė įmonė.

Kinijoje ūkio ministras susitiko su kompanijos SEPCO III vadovais. SEPCO III – tai profesionalus inžinerijos rangovas, savo veiklą vykdamas elektros energijos sektoriuje. Kompanijos verslo spektras apima anglimi, nafta, dujomis kūrenamas termines energijos jėgaines, taip pat vandens, saulės, vėjo ir biomasės energijos gamybą. SEPCO III priima kompleksinius sprendimus dėl elektrinių, atlieka projektavimo, transportavimo, montavimo, paleidimo, eksploatavimo, įrangos tiekimo darbus.





Per susitikimą buvo kalbėta bendradarbiavimo užmezgimo ir plėtros klausimais, nagrinėtos galimybės, kaip su Kinijos kampanijomis užmezgti ryšiai galėtų prisidėti prie kai kurių šalies ūkio modernizavimo sričių. Pasak E. Gusto, SEPCO III investicijos Lietuvoje galėtų prisidėti prie elektros energijos sektoriaus modernizavimo ir diversifikavimo šalyje.

Abiejų šalių dėmesys aukštosios technologijoms

Per vizitą E. Gustas susitiko su Šanchajaus mokslo ir technologijų komisijos vadovybe, lankėsi Šanchajaus aukštųjų technologijų parke, Šanchajaus technologijų inovacijų centre ir susitiko su Šendženo miesto mokslo ir technologijų parko vadovybe.

Pasak ministro, Lietuvos ūkio ministerija daug dėmesio skiria mokslo centrų optimizavimui ir technologijų parkų modernizavimui, inovacijų diegimui. Vizito metu gauta informacija bus naudinga plėtojant aukštasias technologijas Lietuvoje.

„Dabartiniai Kinijos inovacijų diegimo rezultatai siekia 44 proc. ES lygio, bet atotrūkis mažėja, nes Kinija inovacijas vysto ir ši procesą tobulina sparčiau nei ES. Kinijos išlaidos moksliniams tyrimams ir eksperimentinei plėtrai nusileidžia tik JAV. Todėl mums itin svarbus bendradarbiavimas su Kinija, kuri Lietuvos inovatyvioms įmonėms gali tapti augimo rinka“, – sakė ūkio ministras.

Su kompanijos „Huawei“ vadovais E. Gustas aptarė kompanijų tolesnius žingsnius plečiant veiklą ir investuojant Lietuvoje. Pasak jo, Europos regionas atlieka strateginį vaidmenį „Huawei“ įmonės plėtros planuose. „Huawei“ centras įsikūręs ir Lietuvoje, jame dirba apie 20 profesionalių darbuotojų. Centras bendradarbiauja su Lietuvos universitetais. Jis teikia paslaugas ir įrangą Lietuvos mobiliojo ryšio operatoriams.

Pirmasis „Huawei“ centras buvo įkurtas 2000 m. Švedijoje, Kistos mieste. Šiandien bendrovė Europoje turi 11 centrų, kuriuose dirba 800 darbuotojų.

Hongkonge atidaryti Lietuvos prekybos rūmai

Per vizitą Hongkonge ūkio ministro vadovaujama delegacija susitiko su Hongkongo finansų sekretoriumi Tsang Chun-wah, Hongkongo komercijos ir ekonominio vystymo sekretoriumi Gregoriu So Kam-leung, Hongkongo prekybos vystymo tarybos vykdančiąją direktore Margaret Fong. Per susitikimus ūkio ministras pristatė Lietuvą kaip patrauklią ES šalį investiciniams projektams įgyvendinti ir pakvietė Hongkongo įmones steigti Lietuvoje logistikos

centrus. Taip pat E. Gustas pažymėjo, kad Lietuva yra suinteresuota gerinti dvišalius prekybinius santykius ir pasiūlyti Hongkongui platų produktų ir paslaugų spektrą. Lietuva mato dideles galimybes eksportuoti maisto produktus, lazerių pramonės, baldų, technikos ir kitų sektorių produktus bei paslaugas.

Ūkio ministro vadovaujama delegacija dalyvavo Lietuvos prekybos rūmų Hongkonge atidaryme. Pasak E. Gusto, Lietuvos prekybos rūmai Hongkonge padės stiprinti šalių bendradarbiavimą ir teiks paramą verslo bendruomenėms plėtojant prekybinius ryšius.

Renginio metu RAZ grupė pasirašė ketinimų protokolą dėl bendradarbiavimo su „Ten Pao“ kompanija, viena iš didžiausių elektronikos produktų tiekėjų Europos ir JAV rinkai. Hongkongo kompanija numato įsteigti savo atstovybę Lietuvoje bei taip atverti vartus į Europos rinką.

Per vizitą E. Gustas atidarė Lietuvos turizmo pristatymo renginį, kurį organizavo Valskybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos. Per renginį Hongkongo turizmo specialistams buvo pristatytos turizmo Lietuvoje galimybės, infrastruktūra ir unikalus Pasaulinio gintaro kelio projektas.

Kinijos spauda negailėjo dėmesio Lietuvai

Kinijos žiniasklaida labai gerai įvertino Lietuvos tikslą sukurti stabilius, konstruktyvius ir abiem šalims naudingus verslo santykius.

„Bendradarbiavimo pamatai buvo įtvirtinti Lietuvos-Kinijos transporto forume „Kinija-Lietuva: Šilko kelio ekonominė jungtis“, kuriame taip pat buvo pažymėtas AB „Lietuvos geležinkeliai“ oficialios atstovybės Pekine atidarymas“, – akcentuoja Kinijos dienraštis „China Daily“.

Dienraštis pabrėžė, kad Baltijos regione esanti Lietuva yra pagrindinė sankryža, jungianti Rytų ir Vakarų prekybos kelius, o AB „Lietuvos geležinkeliai“ – viena didžiausių transporto įmonių Europos Sąjungoje, puikiai tinkanti tolesnei Azijos ir Europos geležinkelių plėtrai.

Duodamas interviu Kinijos žiniasklaidai Lietuvos susisiekimo viceministras A. Šliupas pažymėjo, kad Susisiekimo ministerija turi didelių lūkesčių, susijusių su AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovybės Pekine veikla. Pasak viceministro, atstovybė padės Lietuvai geriau suprasti Kinijos transporto ir logistikos sektoriaus ypatumus.

Pasak „China Daily“, Kinija siūlo naujojo Šilko kelio ekonominę jungtį, jungiančią visas Eurazijos šalis.

Praejusiais metais prekyba tarp Europos Sąjungos ir Kinijos pasiekė beveik 560 milijardų dolerių.

Ekspertų nuomone, transportas geležinkeliu gali sutaupyti laiko ir pinigų, nes krovinijų gabenimas iš Kinijos į Europą trunka tik vieną ar dvi savaites, o geležinkelių paslaugos yra pigesnės už oro ar jūrų transporto paslaugas.

Kinijos žiniasklaidoje paskelbtame interviu su Lietuvos ūkio ministru Evaldu Gustu konstatuojama, kad 2015 metais prie euro zonos prisijungianti ir dėl įstojimo į Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizaciją derybas vedanti Lietuva laikosi kurso už Europos ribų plėsti bendradarbiavimą su Azija, o ypač su Kinija.

Kinijos žurnalistai domėjosi, kokių pokyčių tikisi Lietuva, tapusi 19-ąją euro zonos nare.

Ūkio ministras pabrėžė, kad turėdama stiprią valiutą Lietuva įgis dar didesnę investuotojų ir partnerių pasitikėjimą.

Į klausimą, kaip apibūdintų dabartinius prekybos tarp Lietuvos ir Kinijos ryšius, Lietuvos ūkio ministras atsakė, kad jie nepakankamai išnaudoti, kad, būdama aktyvi importuotoja iš Kinijos, Lietuva yra pasiryžusi didinti eksportą į šią šalį.

Kalbėdamas apie stipriąsias Lietuvos sritis, E. Gustas sakė, kad šalis negali pasigirti dideliais gamtos ištekliais, bet Lietuva yra pasiekusi puikių rezultatų maisto, medienos, chemijos pramonėje, inžinerijoje, transporte ir logistikoje, taip pat aukštųjų technologijų, tokių, kaip lazeriai, biotechnologijos, IT, srityje. Jis pabrėžė, kad didelis Lietuvos turtas yra aukštos kvalifikacijos specialistai.

Paklaustas, ką Lietuvos verslas gali pasiūlyti, pavyzdžiui, Hongkongui, E. Gustas atsakė, kad į Hongkongą Lietuvos verslas jau įžengė su savo alumi. Lietuva garsėja Europoje kaip daugiau nei 60 rūšių alaus gaminanti šalis. Lietuvių gaminamas alus yra pelnęs nemažai aukštų tarptautinių apdovanojimų. Prie alaus Lietuva gali pasiūlyti mėsos, pieno ir kitų maisto produktų arba mineralinio vandens iš natūralių šaltinių. „Hongkongą mes matome kaip galimą centrą verslo plėtrai toliau, žemyninėje Kinijoje“, – sakė ūkio ministras.

Į klausimą apie Kinijos investicijų galimybes Lietuvoje ūkio ministras atsakė, kad jos yra neabejotinai didelės. Lietuvos ekonomika – viena sparčiausiai augančių regione. Pernai Lietuvos BVP buvo 3,2 proc. Šiomet tikimasi, kad jis pasieks 3,4 proc., o kitais metais išaugs iki 4 proc. Tai rodo, kad šalies ekonomika yra labai stabili. Pasaulio Banko duomenimis, Lietuva paskelbta 17-ąją verslui geriausiai tinkančia šalimi Vidurio ir Rytų Europoje. Lietuva yra suinteresuota pritraukti investuotojus tokiuose sektoriuose, kaip infrastruktūra, logistika, aukštosios technologijos.

Parengta pagal LR susisiekimo, ūkio ministerijų ir JŪRA MOPE SEA informaciją ■



На темпы KLASCO действует фактор глубины

Вида Бортеленe

Конкуренция среди портов Балтийского моря – движущая сила модернизации не только частного бизнеса, но и государственной инфраструктуры. Об этом свидетельствуют происходящие в Клайпедском порту перемены, особенно заметные на причалах крупнейшей стивидорной компании KLASCO. Годовой грузооборот в 13 млн тонн, достигнутый единственной компанией, – результат последовательных инвестиций, нацеленных на повышение производительности и эффективность деятельности.

Клайпедской морской стивидорной компании KLASCO исторически и географически предопределено находиться в центре коммерческих портовых связей. Две территории для производства грузовых работ, одна – в наиболее глубокой северной части, возле ворот порта, другая – на полуострове Смяльте, возле площадей, намеченных под формирование южных ворот акватории, отграничивающих от Куршского залива, – сильная опора для бизнеса. Но внимание клиентов привлекают не только эти естественные факторы, но и технологическое развитие, и навигационные изменения на терминалах, предоставившие возможность принимать по два судна типа «Postpanamax» одновременно – возле причалов для перевалки сыпучих удобрений и для генеральных грузов.

Клайпедский порт, пока воздерживающийся от намерения шагнуть в море (это планируется сделать после 2020 года, когда будет откорректирована конструкция входного канала и молв), некоторое время тому назад при-



Открытие терминала (с лева направо) Аудриус Паужа, генеральный директор KLASCO, Витаутас Грубляускас, мэр города Клайпеды, Римантас Синкявичюс, министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики, Лидия Лубене, главный акционер «Ахемос группе», Альгирдас Буткявичюс, премьер министр Литовской Республики, Арвидас Вайткус, генеральный директор Клайпедского государственного морского порта, Ромуалдас Жадейка генеральный директор концерна «Ахемос группе».



ступил к формулированию задания на максимальное углубление акватории. На смену политике фрагментарного углубления возле причалов, преобладавшей в течение долгого времени, пришла стратегия комплексного развития, или наибольшей выгоды для государства, о чем постоянно многие годы говорило руководство KLASCO. Согласованный поток государственных и частных инвестиций, направленных на модернизацию портовой инфраструктуры, включая и подъездные пути, терминалы и гидротехнические сооружения, порождает в транспортном секторе новые идеи, планы использования территорий. Все это вскоре должно воплотиться в Общем плане Клайпедского порта, который будет разрабатываться впервые.

Поэтапное углубление

Генеральный директор KLASCO Аудриус Паужа считает, что в период резких экономических колебаний времени для раздумий остается немного. Решения по поводу воплощения проектов и инвестиций, хотя государственные организации и стеснены сроками открытых торгов, следует принимать быстро, но не поспешно. Практика деятельности должна быть выбрана из нескольких подготовленных теоретических сценариев с учетом логистических прогнозов и геополитических факторов. Предусмотреть последние бывает сложнее всего, однако смягчить неожиданные удары компании помогает универсальность и высокая квалификация работников. Компания KLASCO, еще 15 лет назад славившаяся на Балтийском побережье перевалкой металлов и ощутившая негативные последствия такой узкой специализации, выбрала путь равновесия между специализацией и универсальностью. С тех пор модернизация погрузочных работ осуществляется в соответствии с постоянно обновляемой инвестиционной программой, которая моделируется с учетом ближайших планов компании и перспективных планов порта. По словам А.Паужа, судоходство развивается очень динамично, порты не могут отставать, чтобы не потерять клиентов, лояльность которых заслужить нелегко. Рядом с Литвой – терминалы Лиепай, Вентспилса и Риги, которые втянуты в тот же круг сильной конкуренции.

«Компания KLASCO уже не раз доказала, что своими проектами стремится обеспечить быстрый возврат и частных средств, и государственных инвестиций. Управляющий компаний KLASCO концерн «Achemos grupė» за десять лет выделил на модернизацию компании свыше 350 млн литов. В северной части действуют построенные за этот период терминалы по перевалке жидких и сыпучих удобрений, зерновой терминал, расширен терминал генеральных грузов, в южной части порта наращивает темпы терминал грузов ро-ро. За два последних года мы инвестировали в комплекс удобрений свыше 70 млн литов, в этом году открыли второй склад для сыпучих удобрений и теперь можем накопить до 220 тыс. тонн сыпучих удобрений. Другое событие года – дирекция порта реконструировала причалы №№



7–8–9, приспособленные для швартовки двух судов типа «Postpanamaх» грузоподъемностью свыше 70 тыс. тонн каждое. У этих причалов мы помещаем более чем 300 тыс. тонн навалочных грузов. Заполнить их мы можем в кратчайшие сроки. Уже не надо доказывать, что если еще немного углубить акваторию возле реконструированных ранее 5–6 причалов, в этом году у нас будет причальная линия протяженностью почти два километра, где ведется погрузка судов с осадкой 13,4 метра», – рассказывает А.Паужа о новых появившихся возможностях. И это лишь небольшая ступень развития, цель которой – оставаться лидером в порту и успешно развивать деятельность. Поэтому А.Паужа, как и другие пользователи порта, поддерживает планы дирекции порта провести еще один этап углубления внутренней акватории порта до 17,5 метра до 2020 года.

Грузы соседей

Выражение «время – деньги» в транспортном бизнесе можно услышать часто. Им руководствуется и компания KLASCO, чьи усилия направлены на повышение производительности операций, ускорение темпов выгрузки вагонов и сокращение времени стоянки судов в порту.

По словам А.Паужа, потребность в строительстве второго склада сыпучих удобрений появилась под влиянием намерений клиентов расширять ассортимент поставляемой на рынок продукции. В сотрудничестве с постоянным партнером, концерном «Achema», и белорусскими экспортерами азотно-калийных удобрений были выбраны наиболее оптимальные для судов параметры причалов, созданы условия для сохранения качества удобрений.

Премьер-министр Литвы Альгирдас Буткявичюс, на церемонии открытия нового терминала 10 июля подчеркнувший его важность для Клайпедского порта, выразил удовлетворение, что частные и государственные инвестиции направляются туда, где приносят наибольшую выгоду по сохранению и созданию рабочих

мест, уплате налогов.

С точки зрения министра транспорта и коммуникаций Римантаса Синкявичюса, Клайпедский порт является лучшим образцом логистики, поскольку здесь в одном месте ведется углубление акватории возле причалов, прокладка подъездных путей, строятся железнодорожные станции, магистральные перекрестки. В настоящее время ведется подготовка программы новых работ стоимостью почти 2 млрд литов.

В 2013 году компания KLASCO обработала 12,4 млн тонн грузов. Стопорившийся в прошлом году вывоз удобрений на рынки с марта этого года оживился. За I полугодие оборот KLASCO составил 6,4 млн тонн, в том числе сыпучие, жидкие и упакованные удобрения составили 2,2 млн тонн.

Большую часть оборота удобрений KLASCO составляет экспорт сыпучих удобрений концерна соседней страны «Белкалий», а в этом году после перерыва возобновлена перевалка и удобрений Гродненского азотного завода. На празднике по случаю открытия терминала генеральный директор завода «Гродно Азот» Константин Маянов отметил, что связи белорусской промышленности с Клайпедским портом с каждым годом крепнут и ширятся, а это приносит выгоду обоим государствам. Железная дорога и порт дают работу тысячам людей, укрепляют добрососедские отношения жителей Литвы и Беларуси.

Глава Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус отмечает умение KLASCO сохранять лояльность партнеров и привлекать новые транзитные грузы, из-за которых ведется упорная конкурентная борьба с соседними портами. Это не только белорусские удобрения, но и железная руда из России, перевалка которой была начата год назад. Подходящая для судов глубина, новые причалы, инвестиции в модернизацию производства и профессиональная команда KLASCO гарантируют возможность привлечения грузов и с Запада, и с Востока. ■



KLASCO tempus veikia gylio faktorius

Baltijos jūros uostų konkurencija – ne tik privataus verslo, bet ir valstybinės infrastruktūros modernizavimo varomoji jėga. Tai matyti iš Klaipėdos uoste vykstančių pokyčių, ypač ryškių prie didžiausios stividorinės kompanijos KLASCO krantinių. Vienos įmonės pasiekta vidutinė 13 mln. tonų metinė krova – nuoseklių investicijų rezultatas siekiant gamybos našumo ir efektyvios veiklos.



KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža ir KVJUD generalinis direktorius Arvydas Vaitkus

Vida Bortelienė

Klaipėdos jūrų krovinių kompanijai KLASCO istoriškai ir geografiškai lemta būti komercinių uosto ryšių centre. Dvi krovos teritorijos, viena – giliausioje šiaurinėje dalyje prie uosto vartų, kita – Smeltės pusiasalyje, prie plėtros teritorijų numatytą formuoti pietinius, atribojančius nuo Kuršių marių, akvatorijos vartus, – stiprios atramos verslui. Tačiau kompanijos klientų dėmesį traukia ne tik šie natūralūs veiksniai, bet ir terminalų technologinė plėtra bei navigaciniai pokyčiai, atvėrę galimybių priimti po du „Post-panamax“ laivus ruože vienu metu – prie biriųjų trąšų ir generalinių krovinių krantinių.

Klaipėdos uostas, kol kas susilaikantis nuo žingsnio į jūrą (planuojama tai daryti po 2020 metų, kai bus pakoreguota įplaukos ir molų konstrukcija), prieš kurį laiką ėmėsi formuluoti maksimalaus gilinimo užduotį. Vyravusią fragmentinio atskirų krantinių gilinimo politiką pakeitė kompleksinio vystymo, arba didžiausios naudos valstybei, strategija, apie ką nuolat daugelį metų kalbėjo KLASCO vadovybė. Suderintas valstybės ir privačių investicijų srautas modernizuojant uosto infrastruktūrą, kuri apima ir privažiavimo kelius, terminalus bei hidrotechninius statinius, transporto sektoriuje gimdo naujas idėjas, teritorijų panaudojimo vizijas. Visa tai netrukus turėtų sugulti į pirmą kartą numatomą parengtį Bendrąjį Klaipėdos uosto planą.

Gilinimas – etapais

KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža teigia, kad staigių ekonominių svyravimų laikmečiuje vietos svarstymams skirta nedaug. Sprendimai dėl projektų eigos ir investicijų, nors valstybinės organizacijos varžo ilgi viešųjų pirkimų terminai, privalo būti priimti greitai, bet ne skubotai. Veiklos praktika turi būti atrinkta iš kelių parengtų teorinių scenarijų pagal logistikos prognozes ir geopolitinius veiksnius. Numatyti pastaruosius būna sudėtingiausia, tačiau sušvelninti netikėtų smūgius kompanijai padeda veiklos universalumas ir aukšta darbuotojų kvalifikacija. Dar prieš 15 metų garsėjusi Baltijos pakrantėje aktyvia metalų krova ir pajutusi tokios vienaarūšės specializacijos neigiamas pasekmes, KLASCO pasirinko specializacijos ir universalumo pusiausvyros kelią. Nuo tol krovos modernizavimas vykdomas pagal nuolat atnaujinamą investicijų programą, kuri modeliuojama žvelgiant į artimiausius kompanijos ir perspektyvinius uosto planus. Pasak A. Paužos, laivyba labai dinamiška, uostai negali atsilikti, kad neprarastų klientų, kurių lojalumą užsitikrinti nelengva. Už Lietuvos sienos – Liepojos, Ventspilio ir Rygos uostų terminalai, įsukti į tą patį stiprios konkurencijos ratą.



„KLASCO jau ne kartą įrodė, kad savo projektais stengiasi kuo greičiau užtikrinti ir privačių lėšų, ir valstybės investicijų grąžą. KLASCO valdantis koncernas „Achemos grupė“ įmonės modernizavimui per dešimtmetį yra skyręs daugiau kaip 350 mln. litų. Šiaurinėje dalyje veikia per tą laiką pastatyti skystųjų ir biriųjų trąšų, grūdų terminalai, išplėstas generalinių krovinių terminalas, pietinėje uosto dalyje tempus didina ro-ro terminalas. Per pastaruosius dvejus metus į trąšų kompleksą investavome per 70 mln. litų, šiemet atidarėme antrą sandėlių birioms trąšoms ir iš viso dabar galime sukaupti iki 220 tūkst. tonų biriųjų trąšų. Kitas metų įvykis tas, kad uosto direkcija rekonstravo 7-8-9-ąją krantines, pritaikytas iškart švartuoti du „Postpanamax“ laivus, kurių talpa didesnė negu 70 tūkst. tonų. Prie šių krantinių krovinių aikštelėse sutalpinaime iki 300 tūkst. tonų verstinių krovinių, juos pakrauti galime sparčiu tempu. Jau nereikia įrodinėti, kad dar šiek tiek pagilinę anksčiau rekonstruotas 5-6-ąją krantines, šiais metais turėtume beveik poros kilometrų krantinių ruožą, kur kraunami 13,4 metro gramzdos laivai“; - pasakojo A. Pauža apie atsivėrusias naujas galimybes. Ir tai yra tik trumpa raidos pakopa, siekiant išlikti uosto lydere ir sėkmingai plėtoti veiklą. Todėl A. Pauža, kaip ir kiti uosto naudotojai, remia uosto planus atlikti dar vieną vidinio uosto gilinimo etapą – 17,5 metro iki 2020-ųjų metų.

Kaimynų kroviniai

Posakis, kad laikas – pinigai, transporto versle girdimas dažnai. Sutelktos KLASCO pastangos į gamybinių operacijų našumą, greitinant vagonų iškrovimo tempą ir trumpinant laivo stovėjimą uoste, tai vaizdžiai atspindi.

Pasak A. Paužos, poreikį statyti antrą birių trąšų sandėlių nulėmė klientų ketinimai plėsti rinkai tiekiamos produkcijos įvairovę. Bendradarbiaujant su nuolatine partnere „Achema“ ir Baltarusijos kalio bei azoto trąšų eksportuotojais buvo parinkti tinkamiausi laivams krantinių parametrai, sudarytos trąšų kokybės išsaugojimo sąlygos.

Naujo terminalo atidarymo ceremonijoje liepos 10 dieną jo svarbą Klaipėdos uostui akcentavęs Lietuvos premjeras Algirdas Butkevičius pasidžiaugė, kad privačios ir valstybės investicijos nukreipiamos ten, kur teikia didžiausią naudą išlaikant ir sukuriant darbo vietas, mokant mokesčius.

Susisiekimo ministro Rimanto Sinkevičiaus požiūriu, Klaipėdos uostas yra geriausias transporto logistikos pavyzdys, nes čia vienoje vietoje gilinamos krantinės, tiesiami privažiavimo keliai, statomos geležinkelio stotys, magistralių sankryžos. Šiuo metu rengiama naujų darbų programa, apimanti beveik 2 mlrd. litų.

2013 metais KLASCO krovė 12,4 mln. tonų krovinių. Pernai strigęs trąšų išvežimas į rinkas šiemet atsigavo nuo kovo. Per I pusmetį KLASCO apyvarta siekė 6,4 mln. tonų, iš jų birios, skystos ir pakuotos trąšos sudarė 2,2 mln. tonų.

KLASCO trąšų apyvartos didžiąją dalį sudaro kaimyninės šalies koncerno „Belkalij“ biriųjų trąšų eksportas, o šiemet po pertraukos atnaujinta ir Gardino azoto gamyklos trąšų krova. Terminalo atidarymo šventėje Gardino „Azoto“ gamyklos generalinis direktorius Konstantinas Majanovas pastebėjo, kad Baltarusijos pramonės ryšiai su Klaipėdos uostu kasmet stipėja ir plečiasi, o tai neša naudą abiem valstybėms. Geležinkelis ir uostas teikia darbo tūkstančiams žmonių, stiprina lietuvių ir baltarusių žmonių draugystę.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vadovas Arvydas Vaitkus išskiria KLASCO gebėjimą išlaikyti partnerių lojalumą ir pritraukti naujų tranzitinių krovinių, dėl kurių vyksta atkakli konkurencinė kova su kaimyniniais uostais. Tai ne tik baltarusiškos trąšos, bet ir geležies rūda iš Rusijos, pradėta gabenti prieš metus. Tinkamas laivams gylis, pastatytos naujos krantinės, investicijos į gamybos modernizavimą ir profesionali KLASCO komanda užtikrina galimybę pritraukti krovinių ir iš Vakarų, ir iš Rytų. ■





«Transport logistic China 2014»: энергетическая струя на китайском рынке

(Шанхай, Китай)

Катрина Поленз

6-я международная выставка менеджмента логистики, мобильности, IT и цепочки поставок «Transport logistic China 2014» успешно прошла в Шанхае в новом международном экспо центре с 17 по 19 июня 2014 г. Трехдневное мероприятие привлекло 492 участника из 47 стран и 16 800 посетителей из 69 стран и регионов.

Исполнительный директор «Messe München International» Eugen Eggenmeier, выразил свое удовлетворение относительно выставки: «Китай – это один из наиболее динамичных логистических рынков в мире. Не имеющие себе равных результаты участия этого года наглядно это подтверждают. Профессионалы на китайском логистическом рынке высоко ценят транспортную логистику Китая благодаря возможности самопродвижения, обмена мнениями и стремления к сотрудничеству».

Являясь ведущей торговой ярмаркой транспорта и логистики в Азии, «Transport logistic China 2014» вместе с интегрированной «Air Cargo China» продемонстрировали всю цепочку индустрии, начиная от логистических услуг и заканчивая складами, холодильной цепочкой, оборудованием, транспортом, грузовыми авиаперевозками, портами, транспортировкой и т.д.

«Являясь самым крупным логистическим мероприятием в Азии, «Transport logistic China» стала важным мостом для передачи международной логистической технологии и бизнес – сотрудничества. Это окно для логистических компаний, через которое можно пройти сквозь национальные границы и попасть на международный рынок», – сказал Zai Zheng, вице-секретарь Ассоциации коммуникаций и транспорта Центрального комитета городского транспорта в Китае на церемонии открытия.

- 16 800 посетителей из 69 стран и регионов, показатель увеличился на 12 %
- Самые масштабные программы конференций, на которые приглашены более 4 500 делегатов
- Внутренняя выставочная площадь увеличилась на 34 %, став более локальной



По сравнению с предыдущими выставками в этом году мы более заняты, необходимо решить много бизнес-вопросов. Статус людей, посещающих это мероприятие, изменился. Даже среди участников выставки. В ней принимает участие только руководящий персонал, что говорит о том, что выставка на самом деле привлекла гораздо больший интерес. Теперь уже очевидно, что в Китае выставка логистики будет проводиться регулярно.

Heike Clausen, президент международной организации по контейнерным системам

Мы надеемся научиться у других и представить свой бизнес через такую платформу. «Transport logistic China» – эта выставка с успешной историей и четкой ориентацией. Ее популярность демонстрирует процветание индустрии. Выставка привлекла множество ведущих компаний в индустрии логистики. В результате мы можем собрать большое количество важной информации и всесторонне пообщаться с нашими местными и зарубежными коллегами.

Gang Deng, генеральный директор «CMA Logistics Co., Ltd. Shanghai Branch Manager», Kumaï

Сейчас «Transport logistic China» лучше, чем два года назад. Китай – это наш самый важный рынок за пределами Европы. Эта выставка является скорее платформой для нашего общения и знакомства с потенциальными клиентами из Китая, а также поддержания существующих контактов с компаниями и ассоциациями, что приносит нам большую пользу. Она также является платформой для общего места встречи с членами делегаций. Форум, который мы проводим, действительно полезен. Количество посетителей превысило ожидаемое число. Немецкие и китайские спикеры перемешались между собой с целью налаживания возможностей для сотрудничества.

Michael Kuchenbecker, директор «Logistics Alliance Germany», Германия

Наибольшее впечатление о транспортной логистике Китая на нас произвела мощная коммерческая атмосфера выставки. Посетители очень профессиональны. Мы встретились с клиентами из сфер по производству химико-технологической, машиностроительной, автомобильной, потребительской продукции, представителей холодильной цепочки, цепочки поставок, перевозки грузов, железнодорожного транспорта и многих других сфер. Кроме содействия нашему бренду и сервисам, платформа «Transport logistic China» предоставляет нам возможность актуальных бизнес-переговоров. Позиционирование высокого класса, первоклассные участники и посетители обеспечивают весьма высокий результат.

Qian Wang, руководитель отдела менеджмента «SinotransIN & CSC Holdings Co. Ltd.», Kumaï



Выставка также увеличила заинтересованность политиков.

Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов прокомментировал: «Высокий уровень выставки и форума, в котором мы принимаем участие, позволяет надеяться на плодотворное сотрудничество между Россией и Китаем в решении очень сложных задач по развитию инфраструктуры наших компаний».

За десятилетие выставка приспособилась к развитию в Китае и удовлетворению потребностей на китайском рынке. В этом году среди 492 участников 55 процентов составили представители Китая. Выставочная площадь по сравнению с прошлогодней выросла на 34 процента. Это говорит о позитивном прогнозе китайского рынка логистики и высоком спросе китайских логистических провайдеров. Ведущие китайские участники выставки: «SinoTrans & CSC», «China Railway Express», «CIMC, Air China Cargo», «SF Express», «Speed Fresh Logistic», «CMAL, Yantian Port», «BYD Fricklift» и т.д.

Коммерческий директор «TNT Airways S. A.» John Cooper сказал: ««NT Airways» впервые присоединилась к транспортной логистике Китая. Выставка транспортной логистики в Мюнхене – это прекрасное место для приближения к индустрии. На ней мы узнали об интересах Китая, в особенности о транспортно-экспедиторском сообществе, авиалиниях грузовых перевозок и т.д.».

«Transport logistic China» предлагает нам очень хорошую платформу для поиска потенциальных партнеров и поддержки связи с уже имеющимися. Сопутствующие конференции также собрали множество ведущих компаний индустрии, таким образом, мы можем делиться идеями с еще большим количеством людей и вести с ними переговоры о новостях и бизнес-трендах в индустрии. «Transport logistic China» всегда пыталась интегрировать верхний и нижний потоки индустрии. На самом деле, эта выставка привлекает участников и посетителей со всего спектра логистической индустрии. Мы это очень ценим.

Jiamei Xu, вице-президент «Global Logistic Properties», Сингапур

Мы встретились со многими клиентами из разных областей, некоторые из них – инвесторы, стремящиеся к сотрудничеству. Мы в качестве спикеров приняли участие в конференциях, которые привели нас в восторг своей удивительной популярностью. По лицам в зале мы можем сказать, что транспортная логистика Китая – это определенное место, которое облегчает общение, обмен, передачу знаний, а также является платформой, способствующей росту талантов. Торговая выставка – это также и поддержка для развития логистической индустрии в Китае.

Dr.-Ing. Zheng Ren, руководитель IT-отдела «Siemens Ltd.», «China Infrastructure & Cities Mobility and Logistics», Германия

Причина, по которой мы выбираем эту выставку, – это великолепная возможность для испанских портов находиться здесь вместе с крупными китайскими компаниями. Безусловно, китайские компании стали очень важны в нашем бизнесе. Мы рады встретить множество целевых посетителей со всего мира, включая участников, все они предстали на высоком уровне.

Eva Miquel Subias, менеджер по корпоративным коммуникациям «Puertos del Estado», Испания

Высокий уровень выставки и форума, в которых мы принимаем участие, позволяет надеяться на плодотворное сотрудничество между Россией и Китаем в очень сложных условиях развития инфраструктуры наших компаний.

Максим Соколов, министр транспорта Российской Федерации, Россия



Международные участники также продемонстрировали большую заинтересованность в китайском рынке. Семь национальных павильонов и международных групп ассоциации были представлены на выставке в этом году: Германия, Чешская Республика, Италия, Латвия, Россия, Испания и ИТСО (Международная организация по контейнерным системам).

Heike Clausen, президент международной организации по контейнерным системам, сказал: «Мы участвуем в выставке уже в третий раз. По сравнению с предыдущими выставками в этом году мы более заняты, необходимо решить много бизнес-вопросов».

Количество посетителей топ-уровня, индикатора качества выставки, значительно выросло в этом году. 16 800 посетителей (в 2012 г. – 15 000) – это рост на 12 процентов. При сотрудничестве с местными органами власти и ассоциациями индустрии из Шанхая, Сычуаня, Чжэнчжоу, Нинбо и т.д. выставка была организована примерно 25 делегациями со всего Китая.

Qian Wang, руководитель бренд-менеджмента «Sinotrans & CSC Holdings Co», заявил: «Наибольшее впечатление о транспортной логистике Китая на нас произвела мощная коммерческая атмосфера выставки. Посетители очень профессиональны. Мы встретились с клиентами из сфер по производству химико-технологической, машиностроительной, автомобильной, потребительской продукции, из холодильной цепочки, цепочки поставок, перевозки грузов, железнодорожного транспорта и многих других сфер».

Выставка сопровождалась самыми масштабными программами конференций. Примерно на 34 конференциях были затронуты важнейшие темы, такие, как логистический маршрут Шелкового пути, мультимодальные перевозки, финансирование цепочки поставок, логистика e-коммерции, логистика холодильной цепочки, связующее звено между производством и логистикой. 102 спикера высокого класса, включая экспертов индустрии, владельцев бизнеса и правительственные органы, читали лекции перед аудиторией в 4500 человек.

Следующая выставка состоится с 14 по 16 июня 2016 г. в Шанхае.

Более подробную информацию о выставке можно найти на интернет-сайте:

www.transportlogistic-china.com



Конференции, особенно те, которые связаны с транспортом, представляют самых представительных спикеров индустрии. Конференции помогают понять тренды, принципы, бизнес-модели и будущие возможности индустрии.

Erbin Shang, директор по маркетингу «China Railway Express Co., Ltd.», Кумаи

На «Transport logistic China 2014» мы встретились с европейскими и китайскими клиентами и компаниями. Мы также использовали эту выставку как платформу для переговоров о мировой транспортной цепочке с нашим европейским партнером, немецким аэропортом «Leipzig/Halle».
Mariko Watanabe, менеджер в «Kansai Airport», Япония

Выставка затрагивает каждую область логистики и транспортной индустрии, включая логистические услуги, логистическое имущество, грузовые авиаперевозки, автомобильный и железнодорожный транспорт, портовые и транспортные услуги, логистическое оборудование. Торговая выставка предоставляет очень важную платформу для зарубежных инвестиций китайских компаний и интеграции зарубежных компаний в Китай. Она, без сомнения, улучшит технологические связи и торговое сотрудничество между странами, а также поспособствует продолжительному росту логистики и транспортной индустрии в Китае.

Yunpeng Zhou, председатель «Shanghai Service Federation», Кумаи

Это окно для логистических компаний, сквозь которое можно пройти через национальные границы и попасть на международный рынок.

Zai Zheng, вице-секретарь Ассоциации коммуникаций и транспорта Центрального комитета городского транспорта в Кумае, Кумаи



«ТОС Europe 2014» (Лондон, Великобритания)



Проблемы сверхбольших контейнеровозов и внедрение новых портовых технологий стали основной темой дебатов на 39-й ежегодной выставке-конференции «ТОС Europe», которая прошла в Лондоне в июне этого года.

Более 3 500 представителей международного судоходства, портов и транспортного сообщества собрались в выставочном центре «ExCeL London» на выставке-конференции «ТОС Europe 2014» 24-26 июня. Таким образом, эта выставка-конференция стала одной из наиболее посещаемых за все 39 лет своего существования. На выставке-конференции 2014 г. присутствовали 160 участников и 120 спикеров, принявших участие в четырех конференциях и множестве семинаров, которые охватили темы контейнерных цепочек поставок, управления портами и терминалами, ориентированной на порт логистики и портов сыпучих грузов. Это мероприятие предложило индустрии самую обширную и разнообразную на сегодняшний день программу.

«Обзорный масштаб» (англ. Making Sense of Scale) – такой была ключевая тема главной конференции «ТОС Container Supply Chain» (CSC) и многочисленных технических и управленческих семинаров, которые прошли во время трехдневного мероприятия. Как и ожидалось, основное внимание на дебатах было обращено на влияние мер контроля за затратами сверхбольших контейнеровозов (ULCVs), альянсами и связанным с этим судоходством на грузоотправителей и других членов транспортной цепочки, в особенности на портовых операторов.

В этом году выставка-конференция «ТОС Europe» была проведена спустя всего неделю после сообщения о том, что правительство Китая наложило вето на предложенный РЗ альянс между «Maersk Line», CMA CGM и MSC. Основополагающее мнение участвовавших экспертов индустрии было таковым, что это не означает конца будущего альянса и сотрудничества перевозчиков. Этот взгляд был в скором времени подтвержден событиями в индустрии, а именно сообщением от 10 июля о том, что «Maersk» и MSC заключили пакт «2M vessel».

Спикеры на конференции ТОС CSC отметили, что растущий флот 15 000 ДФЭ плюс контейнеровозы, доминирующие в морской торговле, в ближайшие несколько лет смогут достичь только желаемой экономии расходов на более чем 80% от коэффициента утилизации. Таким образом, старания заполнить огромные суда будут продолжать слабеть и потребуют задействования перевозчиков настолько, насколько позволят регулирующие органы. Контроль расходов, сказал Мартин Диксон из «Drewry», стал доминирующим, определяющим фактором политики судоходных линий.

Общее настроение, которое создают разнообразные конференции, было таким: отношения гигантов судоходной индустрии оказывают огромное давление как на клиентов, так и на всю транспортную цепочку. Ведущий спикер Невилл Сковен из «International Paper» вынес обвинительный вердикт перевозчикам относительно низкой точности соблюдения графика, постоянного увеличения времени перевозок и, в особенности, слабого или вовсе несуществующего контакта с клиентами. Судоходные линии, говорит он, находятся на грани прекращения исключительно в «потребителей, а не производителей».



Эндрю Пенфолд из «Ocean Shipping Consultants» пролил свет на давление, которое оказывается на терминалы. В среднем вызываемая станция сейчас оборудована на 4 000 контейнеров, таким образом создавая для многих портов концентрированный «всплеск» максимального движения транспорта, с которым они до этого не сталкивались.

Подводя итоги заключительного заседания, президент «Sarandipity LLC» Тони Симкус говорил о «большом разрыве» между шкалой доставок и потенциалом терминальной индустрии. В качестве положительного момента он отметил, что многие системы и технологии, продемонстрированные на «ТОС Europe», показали обнадеживающие признаки того, что поставщики и операторы терминалов находятся на правильном пути относительно обработки идущей волны массивных контейнерных объемов за один запрос.

Также внимание было обращено на последствия спада перемещенных судов 8-10 000 ДФЭ в региональной торговле. Эта проблема пока еще серьезно не рассматривалась. ULCVs будут задействованы только в ограниченном количестве торговых сделок и портовых запросов, а инфраструктура будет направлена на борьбу с этой проблемой. Однако директор «Richard Clarke Marine» Ричард Кларк указал на то, что о малых портах, где инфраструктура еще не достигла таких масштабов, чтобы справляться с судами 8-10 000 ДФЭ, этого сказать нельзя. «Я не думаю, что перевозчики достаточно думают о том, через что они собираются отправлять этот класс судов», – сказал он. – Там может быть около 230 судов приблизительно 8000 ДФЭ, ищущих свой «дом».

Имея необходимую информацию, занимая центральную позицию, «ТОС Europe» за один раз может предоставить индустрии всестороннюю платформу для получения знаний, проведения дебатов и сотрудничества. «Мы благодарим каждого, кто помог «ТОС Europe» стать успешным в этом году, впервые мероприятие было проведено в нашем родном городе», – сказал директор мероприятия «ТОС Events Worldwide» Паул Холловэй. – Уже находятся в процессе разработки планы проведения 40-го по счету мероприятия в Роттердаме с целью сделать его действительно запоминающимся событием. Индустрия приглашена отпраздновать с нами юбилей бренда, который стремится поощрять дебаты и сотрудничество среди тех, кто владеет, двигается вперед и справляется с контейнерными грузами».

40-я конференция-выставка «ТОС» будет проходить 9-11 июня 2015 г. в «Ahooy», Роттердам, Нидерланды. Более подробную информацию вы найдете на интернет-сайте

www.tocevents-europe.com



„Transport logistic China 2014“: stipri energija Kinijos rinkoje

(Šanchajus, Kinija)

Katrin Polenz
katrin.polenz@messe-muenchen.de

Birželio 17–19 dienomis Šanchajaus naujajame tarptautiniame parodų centre įvyko šeštoji tarptautinė logistikos, mobilumo, IT ir tiekimo grandinių valdymo paroda „Transport logistic China 2014“. Sėkmingas trijų dienų renginys pritraukė 492 parodos dalyvius iš 47 šalių ir 16.800 lankytojų iš 69 šalių bei regionų.

Tarptautinių parodų „Messe München“ valdantis direktorius Eugen Egetenmeir išreiškė pasitenkinimą šia paroda: „Kinija yra viena iš dinamiškiausių pasaulio logistikos rinkų. Neprilygstami dalyvavimo rezultatai šiais metais tai aiškiai parodė. Kinijos logistikos rinkos profesionalai aukštai vertina šį renginį. Jie nori parodyti save, pasidalinti nuomonėmis ir ieškoti bendradarbiavimo“, – sakė jis.

Kaip pagrindinė Azijos transporto ir logistikos prekybos mugė, „Transport logistic China 2014“ kartu su integruota paroda „Air Cargo China“ pademonstravo visą industrijos grandinę nuo logistikos paslaugų iki sandėlių, šaldytų produktų grandinės, įrangos, transporto, oro krovininių, uostų, laivų paslaugų ir dar daugiau.

Vienas iš didžiausių logistikos renginių Azijoje „Transport logistic China“ tapo svarbiu tiltu tarptautinės logistikos technologijų perdavimui ir verslo bendradarbiavimui. Tai langas logistikos kompanijoms kirsti nacionalines sienas ir įžengti į tarptautinę rinką, atidarymo ceremonijoje sakė Zai Zheng, Kinijos susisiekimo ir transporto asociacijos centrinio miesto transporto komiteto vykdančiasis generalinio sekretoriaus pavaduotojas.

Renginys sukėlė ir politikų susidomėjimą.

Rusijos Federacijos transporto ministras Maksimas Sokolovas komentavo: „Aukštas parodos ir forumo, kuriame mes dalyvavome, lygis leidžia tikėtis vaisingo bendradarbiavimo tarp Rusijos ir Kinijos siekiant mūsų šalių su-

- 16.800 lankytojų iš 69 šalių ir regionų, augimas 12 %
- Didžiausia tarp visų konferencijų programų ir daugiau nei 4.500 delegatų
- Parodos plotas išaugo 34 %, daugiausiai vietinių dalyvių



Palyginti su ankstesniais renginiais, šiemet turime gerokai daugiau darbo, daug verslo atstovų lankosi stende. Žiūrint iš parodos dalyvių pusės, čia atvyksta vis daugiau patyrusių žmonių. Tai rodo, kad paroda sukėlė didelį susidomėjimą ir yra akivaizdu, jog ji tampa svarbia Kinijos logistikos paroda.

Heike Clausen, Tarptautinės konteinerinių talpų organizacijos (ITCO) prezidentas

Mes tikimės išmokyti iš kitų ir pristatyti savo naują verslą per tokią platformą. „Transport logistic China“ yra paroda su sėkme istorija ir aiškia orientacija. Jos populiarumas rodo šios industrijos klestėjimą. Parodoje dalyvavo daug pagrindinių logistikos industrijos kompanijų. Jos dėka mes galime gauti daug svarbios informacijos ir užmegzti ryšius su savo kolegomis tiek savo šalyje, tiek užsienyje.

Gang Deng, „Chongqing Chang'anMinsheng APLL Logistic“ Šanchajaus skyriaus generalinis direktorius, Kinija

„Transport logistic China“ klientai yra būtent tie klientai, į kuriuos mes koncentruojamės. Lankytojų srautas labai didelis, turėjome daug paklausimų, ir tai pranoko mūsų lūkesčius. Tiek atmosfera, tiek prekybos mugės mastelis yra aukšto lygio. Reklama yra tai, ko mums reikia prekybos mugėse. Taigi, mes greitai apsisprendėme, kad dalyvausime šiame renginyje ir 2016 metais.

Feng Jiang, „Sany Port Machinery“ direktoriaus pavaduotoja, Kinija

Šiemet „Transport logistic China“ yra geresnis renginys nei buvo prieš dvejus metus. Kinija – mūsų svarbiausia rinka už Europos ribų. Renginys yra kaip platforma mūsų bendravimui ir naujų klientų pritraukimui, bendriems susitikimams su delegacijų nariais, jis stiprina jau esamus ryšius su kompanijomis ir asociacijomis. Tai mums naudinga. Šis forumas buvo tiesiog puikus, jame dalyvavo daugiau lankytojų nei tikėjomės, be to, Vokietijos ir Kinijos pranešėjai kartu aptarinėjo bendradarbiavimo galimybes.

Michael Kuchenbecker, „Logistics Alliance Germany“ direktorius, Vokietija



Parodoje dalyvauja pagrindinės Kinijos kompanijos, todėl aukštas parodos lygis yra akivaizdus. Pažangi transporto logistikos parodos Kinijoje idėja vyrauja pristatant naujas paslaugas, technologijas bei rengiant verslo pokalbius ir plėtros klausimus. „Transport logistic China“ siūlo gerą progą partnerystei tarp Kinijos ir Europos kolegų. Mes esame tikri, kad daug naujų idėjų, pademonstruotų šioje mugėje, bus įgyvendintos.

Muyuan L, *Integruotos Kinijos transporto federacijos susisiekimo ir transportavimo asociacijos generalinis sekretorius, Kinija*

„Transport logistic China“ yra labai gera vieta tiesiogiai bendrauti vienam su kitu, su partneriais ir tiekėjais. Mes daug sužinojome per tas tris dienas, sutikome daug klientų, įrangos tiekėjų, potencialių partnerių, tokių kaip logistikos kompanijos, ekspeditoriai, laivybos kompanijos ir t.t. Be savo pasiekimų parodymo, buvo pateikta daug išradimų. Kaip į profesionalios logistikos parodą lankytojų srautas buvo labai didelis. Apskritai ji pranoko mūsų lūkesčius.

Lei Lu, *„Speed Fresh Logistics“ Šanchajaus verslo plėtros direktorius, Kinija*

Mes sutikome daug įvairių sričių klientų, kai kurie yra investuotojai, ieškantys bendradarbiavimo. Dalyvavome konferencijose, kurios buvo ypač populiarios. Iš publikos reakcijos galime pasakyti, kad Kinijos transporto logistika yra ta vieta, kuri palengvina bendravimą, pasikeitimą patirtimi, padeda talentams augti. Prekybos mugė taip pat yra gera parama vystant logistikos industriją Kinijoje.

Zheng Ren, *„Siemens Ltd., China Infrastructure & Cities Mobility and Logistics“ IT vadovas, Vokietija*

Aukštas Kinijos transporto logistikos parodos ir forumo, kuriame dalyvavome, lygis leidžia tikėtis vaisingo bendradarbiavimo tarp Rusijos ir Kinijos siekiant mūsų šalių sudėtingos infrastruktūros plėtros tikslų.

Maksim Sokolov, *Rusijos Federacijos transporto ministras*

Ryškesnė atmosfera apie Kinijos transporto logistiką yra stipri komercinė atmosfera. Lankytojai labai profesionalūs. Mes sutikome klientų iš chemijos, inžinerijos, automobilių, vartojimo prekių, šaldytų produktų, tiekimo grandinių, geležinkelių transporto ir daugelio kitų sričių. Greta savo paslaugų reklamos, mes galėjome surengti svarbius verslo pokalbius Kinijos transporto logistikos parodos metu.

Qian Wang, *„Managerial Dept. Sinotrans & CSC Holdings“ prekinio ženklo valdymo vadovas, Kinija*

„Transport logistic China“ pasiūlė mums labai gerą progą rasti potencialių klientų bei išlaikyti jau turimus. Į konferencijas susirinko daug svarbiausių šios industrijos kompanijų, todėl galėjome pasidalinti mintimis su daugeliu žmonių, pakalbėti su jais apie šios industrijos naujienas ir verslo kryptis. „Transport logistic China“ visada stengėsi integruoti industrijos viršutinius ir apatinius srautus. Faktiškai ji pritraukė dalyvius ir lankytojus iš viso logistikos industrijos spektro. Mes dėkingi už tai.

Jiamai Xu, *„Global Logistic Properties“ viceprezidentas, Singapūras*

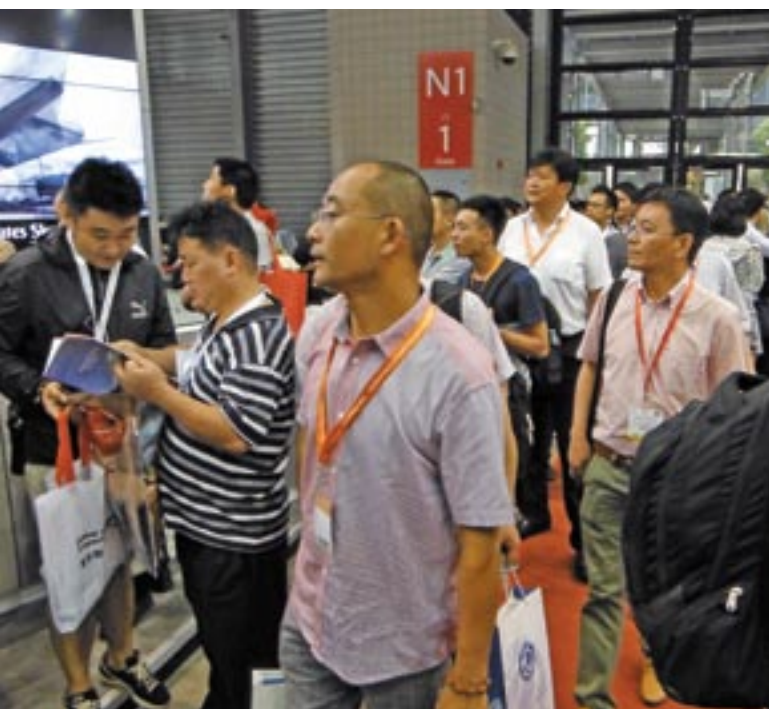
dėtingos infrastruktūros plėtros tikslų“.

Renginys buvo skirtas Kinijos verslo plėtrai ir Kinijos prisitaikymui rinkos poreikiams. Šiais metais tarp 492 parodos dalyvių 55 procentus sudarė dalyviai iš Kinijos. Jų užimamas parodos plotas išaugo 34 procentais, palyginti su praėjusiu renginiu. Tai rodo Kinijos logistikos rinkos augimą ir stiprius verslo poreikius Kinijos logistikos paslaugų tiekėjams. Renginyje dalyvavo pagrindiniai Kinijos verslo veikėjai: „SinoTrans & CSC“, „China Railway Express“, CIMC, „Air China Cargo“, „SF Express“, „Speed Fresh Logistic“, CMAL, „Yantian Port“, „BYD Fricklift“ ir daugelis kitų.

„TNT Airways S.A.“ komercijos direktorius John Cooper sakė, kad „TNT Airways“ į šį renginį atvyko pirmą kartą. „Toks renginys yra puiki vieta neatsilikti nuo industrijos. Šiame renginyje mes pamatėme didelį Kinijos dėmesį“.

Parodos dalyviai taip pat rodė didelį dėmesį Kinijos rinkai. Šių metų renginyje buvo įreinti septyni nacionaliniai ir asocijuotų grupių paviljonai: Vokietijos, Čekijos, Italijos, Latvijos, Ispanijos, Rusijos ir ITCO (tarptautinės konteinerinių talpų organizacijos). Šios organizacijos prezidentas Heike Clausen sakė: „Mes trečią kartą lankomės transporto logistikos parodoje Kinijoje. Palyginti su ankstesniais renginiais, šiais metais turėjome daug darbo stenduose“.





Šiomet labai išaugo aukščiausio lygio lankytojų skaičius. Tai yra kokybės indikatorius. Sulaukta 16.800 lankytojų, tai yra 12 proc. daugiau negu 2012 metais, kai buvo užregistruota 15.000 lankytojų. Kartu su vietos valdžia ir industrijos asociacijomis iš Šanchajaus, Sičuano, Žengšou, Čanžou, Ningbo ir t.t. prie renginio prisidėjo apie 25 delegacijos iš visos Kinijos.

Kaip sakė Qian Wang, „Sinotrans & CSC Holdings Co“ prekinio ženklo valdymo vadovas, ryškiausias įspūdis apie „Transport logistic China“ yra stipri komercinė atmosfera. Lankytojai labai profesionalūs. Jis džiaugėsi sutiktais klientais iš chemijos, inžinerijos, automobilių, vartojimo prekių, šaldytų produktų grandinės, tiekimo grandinės, geležinkelių transporto ir daugelio kitų sričių.

Renginio metu vyko konferencijos. Jų programos labai plačios. Maždaug 34 konferencijos apėmė tokias karštas temas kaip: „Šilko kelio“ logistikos maršrutas, multimodalinis transportas, tiekimo grandinės finansavimas, e-komercijos logistika, šaldytų produktų grandinės logistika, ryšys tarp gamintojų ir logistikos. Iš viso buvo 102 garsūs pranešėjai, įskaitant industrijos ekspertus, verslo savininkus ir vyriausybės vadovus, kurie skaitė pranešimus iš daugiau kaip 4.500 dalyvių auditorijai.

Kitas transporto ir logistikos renginys Kinijoje vyks 2016 metų birželio 14–16 dienomis Šanchajuje. Daugiau informacijos apie šį renginį rasite:

www.transportlogistic-china.com



„Transport logistic China 2014“ renginyje susitikome su Europos ir Kinijos klientais ir kompanijomis. Mes taip pat panaudojome šį renginį pokalbiams apie visą pasaulinę transporto grandinę su partneriais oro uostais Europoje, ypač Vokietijoje.

Mariko Watanabe, „Kansai Airport“ vadovas, Japonija

Šiuolaikinė logistika pasiūlė daug naujų verslo modelių. Šiais metais man labai malonu buvo matyti tokias kompanijas kaip „SF-Express“. Tai rodo, kad Kinijos transporto logistika, kaip industrijos barometras, pademonstravo naujas ir vis augančias situacijas bei naujas ir neatidėliotinas problemas, tokias kaip paskutinė mylia miestų pristatymo sistemoje. Tuo pačiu metu, kai Kinijos vidaus ir tarptautinė prekyba yra tolygi, „Transport logistic China“ sukuria labai gerą progą logistikos industrijai ir palengvina ryšius tarp Kinijos logistikos įmonių bei užjūrio partnerių, ypač Vokietijos.

Xuejie Ma, „Pudong MOFCOM“ pirmininko pavaduotoja, Kinija

Konferencijos, ypač apie sausumos transportą, pritraukė daug garsių ir žinomų pranešėjų. Jos padeda suprasti industrijos kryptis, principus, verslo modelius ir ateities galimybes. Grįžtamasis ryšys iš publikos pusės buvo labai aktyvus.

Erbin Shang, „China Railway Express“ rinkodaros direktorius, Kinija

Paroda sutraukė daug įžymių kompanijų iš Kinijos ir užsienio. Negalima išeiti iš renginio ko nors nesužinojus. Ne tik senieji mūsų klientai yra čia, mes sutikome ir naujų klientų. Kalbant apie šio renginio rezultatą, mes duotume jam 10 balų dešimtbalėje sistemoje.

Xuhun Zhai, „Chinaway Technologies“ Pekino administracijos vadovas, Kinija

Lankytojai buvo labai aktyvūs. Prezentacija, kurią mes surengėme, padėjo mums prisistatyti ir kitiems sužinoti apie mus. Diskusija paskatino galvoti apie savo plėtros strategiją. Dėkojame už tai!

Jie Zhang, „Jintang Management Committee of Zhoushan Islands New Area“ direktorius, Kinija

Paroda apėmė kiekvieną logistikos ir transporto paslaugų, logistikos nuosavybės, oro krovinių, sausumos ir geležinkelių transporto, uostų ir laivybos paslaugų bei logistikos įrangos dalį. Prekybos mugė davė svarbią progą užjūrio investicijoms į Kinijos kompanijas ir užsienio kompanijoms įžengti į Kiniją. Ji tikrai pagerins technologinius ryšius ir prekybinį bendradarbiavimą tarp šalių, palengvins logistikos ir transporto industrijos augimą Kinijoje.

Yunpeng Zhou, „Shanghai Service Federation“ pirmininkas, Kinija

Priežastis, dėl kurios mes pasirinkome šį renginį, yra gera proga Ispanijos uostams būti čia su daugeliu didelių Kinijos kompanijų, Žinoma, Kinijos kompanijos darosi vis svarbesnės mūsų versle. Mes laimingi, galėdami susitikti su daugeliu tikslinių lankytojų iš viso pasaulio, įskaitant ir parodos dalyvius, kurie yra aukšto lygio.

Eva Miquel Subias, „Puertos del Estado“ korporatyvinės komunikacijos vadovas, Ispanija



„TOC Europe 2014“ (Londonas, JK)

Itin didelių konteinerinių laivų priėmimo ir naujų uosto technologijų priėmimo temos dominavo debatuose 39-ajame „TOC Europe“ renginyje Londone šių metų birželio mėnesį.

Daugiau kaip 3500 tarptautinės laivybos, uostų ir transporto bendruomenių narių birželio 24–26 d. susirinko Londone į „TOC Europe“ parodą ir konferenciją. Parodoje savo veiklą ir paslaugas pristatė 160 dalyvių. 120 pranešėjų keturiose konferencijose ir seminaruose analizavo konteinerių tiekimo grandinę, konteinerių terminalo operacijas, į uostą orientuotą logistiką ir birių krovinių uostų problemas. 2014 metų renginys buvo pats didžiausias ir su įvairiausia programa, kokia tik yra buvusi iki šiol per visą jo 39 metų istoriją.

Iš visų renginių išsiskyrė pagrindinė tema – konteinerių tiekimo grandinė. Kaip ir buvo tikėtasi, pagrindinis dėmesys debatuose buvo skirtas itin didelių konteinerinių laivų (ULCVs) ir su jais susijusios laivybos industrijos kaštų kontrolės priemonių poveikiui krovinių siuntėjams ir kitiems transporto grandinės nariams, ypač uosto operatoriams.

Šių metų „TOC Europe“ vyko praėjus vos savaitei po to, kai Kinijos vyriausybė paskelbė veto siūlomam P3 aljansui tarp „Maersk Line“, CMA CGM ir MSC. Svarbiausias industrijos ekspertų, kurie dalyvavo renginyje, požiūris buvo toks, kad tai nereiškia tolimesnių vežėjų aljansų ir bendradarbiavimo sudarymo pabaigos. Šis požiūris buvo greitai patvirtintas industrijos renginiuose, paskelbus, kad birželio 10 dieną „Maersk“ ir MSC sudarė dvišalę sutartį „2M vessel“.

Pranešėjai konferencijoje pastebėjo, kad didėjantis 15 000 TEU ir konteinerinių laivų laivynas dominuos pagrindinėje jūrų prekyboje, todėl per ateinančius penkerius metus norimo kaštų sumažinimo pavyks pasiekti ne daugiau nei 80 % nuo utilizavimo apimčių. Reikės suvienyti pastangas tiek, kiek leis taisyklės. Kaštų kontrolė, kaip sakė „Drewry“ kompanijos atstovas Martin Dixon, dabar tapo dominuojančiu veiksniu laivybos linijų politikoje.

Konferencijos sesijų metu vyravo vieninga nuomonė, kad laivybos industrijos požiūris daro didžiulį spaudimą tiek klientams, tiek likusiai transporto grandinei. Pagrindinis pranešėjas Neville Scowen iš tarptautinio leidinio „International Paper“ pateikė vežėjus kritikuojantį verdiktą dėl jų nepatikimų grafikų, vis ilgėjančio tranzito laiko ir blogų arba visai nesančių ryšių su klientais. Laivybos linijos, sakė jis, yra pavojuje, nes jos darosi „gavėjais, ne kūrėjais“.

Andrew Penfold iš kompanijos „Ocean Shipping Consultants“ atkreipė dėmesį į spaudimą terminalams. Vidutinis atvežamų konteinerių skaičius yra 4000, daugelis uostų susiduria su konteinerių sankaupa piko metu, ko anksčiau nebuvo.

Apibendrinamas baigiamąją sesiją Tony Simkus, „Sarandipity LLC“ prezidentas, kalbėjo apie ryšio stoką tarp laivybos masto ir terminalo galimybių. Kaip teigiamą dalyką jis pabrėžė, kad daugelis sistemų ir technologijų „TOC Europe“ renginyje rodė gera žadančius ženklus, kad tiekėjai ir terminalo operatoriai yra teisingame kelyje, nes siekia susidoroti su ateinančia masiškų konteinerių apimčių augimo banga vieno atplaukimo metu.

Dėmesys buvo atkreiptas į 8–10 tūkstančių TEU laivų, perkeltų į regioninę prekybą, pasekmes. Tai – klausimas, kuris dar nebuvo rimtai spręstas. Didieji konteineriniai laivai (ULCVs) bus naudojami gana ribotai, atplaukimas į uostus taip pat bus ribotas, nes jie galės plaukti tik ten, kur bus atitinkama infrastruktūra. Bet jūrų specialistas Richard Clarke pažymėjo, kad tą patį galima pasakyti ir apie mažesnius uostus, kur infrastruktūra neleidžia priimti laivų su 8-10 tūkst. TEU. „Aš manau, kad vežėjai nepakankamai apgalvojo, kur jie dirbs su tokios klasės laivais, – sakė jis. – Gali būti, kad 230 tokių laivų su 8000 TEU ieškos savo vietos“.

Turėdamas būtiną informaciją ir užimdamas išskirtinę poziciją šioje šakoje, renginys „TOC Europe“ laivybos industrijai suteikė puikią platformą mokymuisi, debatams, bendravimui ir bendradarbiavimui. „Mes dėkojame kiekvienam, kuris prisidėjo prie „TOC Europe“ sėkmės šiais metais, nes pirmą kartą renginys vyko savo gimtajame mieste, – kalbėjo Paul Holloway, renginio ir „TOC Events Worldwide“ direktorius. – Jau rengiami planai, kad 40-asis renginys Roterdame iš tiesų būtų įsimintinas. Laivybos industrija pakviesta švęsti su mumis prekinio ženklo jubiliejų, kuris siekia skatinti diskusijas ir tarpusavio bendravimą, tarp tų, kurie turi konteinerius, juos perveža ir apdoroja konteinerinius krovinius“.

40-oji „TOC Europe“ konferencija ir paroda vyks 2015 metų birželio 9–11 dienomis, „Ahoy“ centre Roterdame, Nyderlanduose. Daugiau informacijos www.tocevents-europe.com



ЛИЧНО С КИТАЕМ (I)



Zita Talat-Kalpišaitė

Быть может, мое знакомство с Китаем, которое несколько лет назад завязалось на международной выставке транспорта и логистики в Шанхае, следовало начать с Сианя, возраст которого превышает три тысячи лет – первой столицы, императором Цинь Шихуаном объединенного Китая,, в которой зародилась идея Великой Китайской стены и начался Великий шелковый путь. Пожалуй, лишь город Сиань, расположенный в плодородной долине Хуанхе – в одной из колыбелей древней китайской цивилизации – является наиболее подходящим местом, чтобы сосредоточенно взглянуть на корни истории Китая, в прямом и переносном смысле скрывающиеся глубоко под землей, и лишь после этого ты готов познакомиться с последним пристанищем китайских императоров и сегодняшней столицей Пекином и широко открытыми для мира морскими воротами Китая – мегаполисами Шанхаем, Гонконгом, Далянем, Тяньцзинем и другими достопримечательностями Китая. Хотя мое знакомство проходило в другом порядке, в своей личной истории о Китае я намереваюсь придерживаться не хронологии, а следовать чувствам и ощущениям.

ЕСЛИ ТЫ НЕ БЫЛ В СИАНЕ, ТО НЕ ЗНАЕШЬ, ЧТО ТАКОЕ КИТАЙ

Стремление – китайский язык

Как и несколько лет назад, выставка транспорта и логистики, в этом году в течение трех дней действовавшая в новом Экспоцентре Шанхая, которую раз в два года организует известная в мире немецкая компания «München Messe», пролетела мгновенно. Возле нашего стенда, на котором мы работали вместе с представительницей журнала в Китае Бетти Чен (Betty Chen), постоянно было много посетителей. Несколько сотен экземпляров журнала моментально растаяли в многотысячной толпе участников и посетителей выставки. Бетти, которая уже несколько лет переводит все тексты журнала с английского языка на китайский, оказалась неоценимой помощницей, поскольку большинство посетителей говорили только по-китайски.

В таких случаях я сожалею, что мне не удалось попасть в совместную программу обмена, организованную некоторое время тому назад Евросоюзом и правительством Китая, в ходе которой двести представителей бизнеса ЕС в Китае изучали китайский язык и тонкости китайского бизнеса, а двести предпринимателей из Китая занимались на аналогичных курсах в странах ЕС. В то время мы совсем недавно ввели в издательство журнала, кроме литовского, русского и английского языков, четвертый – китайский язык. Дабы лучше контролировать процесс, я хотела хоть немного ориентироваться в этом языке. А тут представился такой отличный шанс. Я считаю, что была одной из претенденток, которой тогда китайский язык требовался больше всего. И уж точно одной из тех, кто просто жаждал его выучить. Как требовали условия проекта, я подготовила великолепный бизнес-план, получила необходимые рекомендации от литовской и китайской сторон, но, к сожалению, эта возможность прошла мимо меня. Несмотря на это, меня радует идея издавать журнал и на китайском языке, родившаяся пять лет назад. Это открывает новые и неожиданные пути. И я все еще не теряю надежды, что когда-нибудь смогу сказать на китайском языке больше, чем «добрый день», «утка по-пекински» и «спасибо».

Итак, работа на выставке закончена, на станции метро «Народная площадь» (People Square) мы прощаемся с Бетти и расходимся в разных направлениях. Мою фантазию уже будоражит радость от нового знакомства со старейшим городом Китая.

По Китаю – на поезде

В Сиань я еду на поезде. В Китае люблю путешествовать поездом – радует хорошо налаженная инфраструктура железных дорог. Шанхайский метрополитен из тех, которыми довелось пользоваться, производит наилучшее

впечатление. Хотя в часы пик ради возможности попасть на поезд и сойти с него происходят настоящие баталии, которые вполне успешно регулируют опытные и стоически спокойные сотрудники. Как-никак, свыше двадцати миллионов жителей Шанхая и несколько миллионов приезжих успешно пользуются безупречно действующим метро.

Расстояние в тысячу и более километров, разделяющее один город от другого, очень приятно преодолевать под стук вагонных колес. (Хотя путь из Шанхая в Далянь я преодолевала и на автобусе, но это уже другая история, и о ней в следующий раз).

За окном вагона, как в детском калейдоскопе, возникают и моментально исчезают изумительные картины, открывая разнообразие природы, экономики, культуры, жизни людей Китая, пока их не скрывает под своим темным покровом ночь. Тогда уже летят фонари железнодорожных станций и сны о предстоящих приключениях.

А ранним утром меня в свои объятия принимает Сиань.

Здесь – начало китайской цивилизации

«Если ты не был в Сиане, то не знаешь, что такое Китай», – эта часто цитируемая сентенция, приписываемая местным жителям, уже стала обязательным вступлением перед знакомством с Сианем. Для усиления впечатления можно добавить, что на картах мира еще не было и следа ни Пекина, ни Шанхая, а о Сиане знала большая часть света.

Сиань, население которого сегодня превышает семь миллионов человек и которому в 1992 году постановлением правительства Китайской Народной Республики предоставлен статус свободного города, считается одним из мегаполисов Китая.

В течение лишь последних четырех десятилетий Сиань славится как город, обладающий



восьмым чудом света – Терракотовой армией из более чем шести тысяч солдат. Истинная слава Сианя гораздо древнее и насчитывает почти столько же тысяч лет, если считать с появления первых поселений в долине Желтой реки – Хуанхэ, сколько солдат составляет откопанная терракотовая армия. Археологи полагают, что найденные в 1974 году ценные раскопки – это лишь часть сокровищ истории, скрывающихся в земле Сианя. Они смотрят на Сиань, как на истоки цивилизации Китая: на территории современного Сианя имеются признаки того, что первые поселения здесь появились 6 тысяч лет назад.

История самого города началась более 3 тысяч лет назад. Вместе с Афинами, Римом и Каиром Сиань, ранее называвшийся Чаньанем, считается одной из четырех старейших столиц мира, сохранившей этот титул в течение одной тысячи и ста лет во времена правления тринадцати династий.

За свой загадочный и сказочный город Китай должен быть благодарен первому императору Цинь Шихуану, который объединил воюющие между собой княжества и создал могущественное государство. Он оставил для мира не только унифицированную китайскую письменность, систему денег, мер и весов, сеть государственных дорог, идею и основы Великой Китайской стены, но и называемую восьмым чудом света Терракотовую армию, а также не разгаданную до сих пор тайну своей гробницы.

Несколько десятков императоров, правивших Китаем в разное время, похоронены в окрестностях Сианя, но Цинь Шихуан превзошел их всех по огромному вниманию и интересу, постоянно проявляемым к нему. О нем ходит не только добрая слава. Император жестоко отомстил сторонникам конфуцианства за все сомнения в его происхождении, приказав сжечь книги Конфуция и уничтожить его последователей. Только после смерти императора и краха династии Цинь конфуцианство возвратило свои позиции. Дабы никогда больше не были сожжены труды великого философа, учение Конфуция было высечено на каменных стелах.

Желая увековечить свое имя в истории, Цинь Шихуан, став императором, приказал приступить к строительству своей гробницы, по величии с которой не может сравниться ничто в мире.

Именно погребальный комплекс императора, спрятанный под сорокаметровой горой, более двух тысячелетий верно охраняла так же хорошо спрятанная мощная Терракотовая армия с оружием, конями и прочей военной амуницией, пока местный крестьянин с помощниками в 1974 году не задумал выкопать колодец в своем дворе. Случайно обнаруженные крестьянами ошеломляющие находки кардинально изменили жизнь Сианя и, безусловно, всего Китая, заметно подкорректировав историю мировой археологии.

На Земле Блаженной Вечности

Первые раскопки, проходившие в ускоренном темпе, обнажили три подземных помещения с несколькими тысячами воинов. Теперь

это – огромный музейный комплекс со всей необходимой инфраструктурой, по которому, словно мощная река, течет непрерывный поток туристов.

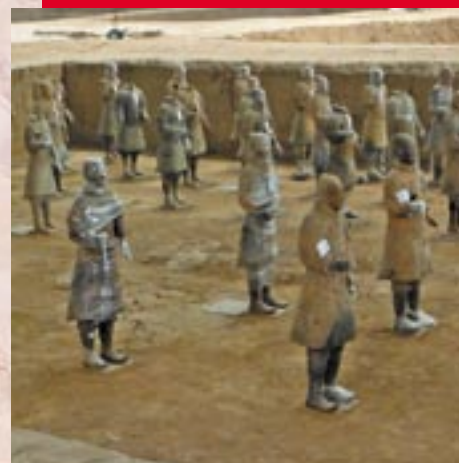
Охватывает странное чувство, когда стоишь за практически символическим ограждением и почти рукой можешь дотронуться до проходившей несколько тысячелетий тому назад жизни, ее красок, настроений, воображаемых ароматов и звуков. Здесь словно оживают персонажи прочитанных исторических книг.

Я вижу за работой сотни тысяч собранных со всего Китая рабочих, лучших строителей Земли Блаженной Вечности – так официально назывались усыпальницы императоров: камнотесов, литейщиков золота и меди, мастеров по обработке терракоты, драгоценных камней и других, которые, как и архитектор этого величественного строения, на века останутся в своем произведении также и в физическом смысле, поскольку ни один из работавших на строительстве Земли Блаженной Вечности не будет оставлен в живых, дабы никто никогда не узнал сложных секретов системы защиты, при которой ровно в полдень, когда солнце стоит в зените, когда ни один из предметов не отбрасывает тени и жизненная небесная энергия находится в апогее, усыпальница навеки закроется известным лишь единственному архитектору способом. Вместе с ней канет в Лету и известный единственному архитектору секрет, где и какие смертельные ловушки подстерегают тех, кто когда-нибудь покусится на драгоценности императора или, ослепленный любопытством или иными побуждениями, решится возмутить его вечное спокойствие.

И останется в Земле Блаженной Вечности жаждавший бессмертия властитель – в изумительно благоустроенном дворце со своими взятыми в вечность и не родившими наследников наложницами, музыкантами оркестра, дорогой мебелью и драгоценностями, золотыми и серебряными садами, золотыми лебедями, плавающими в ртутном озере, с картой звездного неба, где звезды заменены жемчугом и прочими приятными вещами, которыми император захочет насладиться в Земле Блаженной Вечности. Весь этот изящно подготовленный мир, окруженный по периметру шестикилометровой стеной, будут охранять тысячи воинов, которые, вылепленные умелыми мастерами из глины, идентично повторяют солдат подлинной армии императора Цинь Шихуана, их рост и осанку, черты лица, прически и, главное, стратегические позиции, жесты и позы согласно правилам китайского военного искусства Сунь Цзы.

Нестареющее «Искусство войны» Сунь Цзы

Приблизительно в 400 году до н.э. – в веке, который известен в Китае как период Сражающихся царств, впечатляющими победами славился гениальный полководец Сунь Цзы. Он написал о своем опыте и опыте других военачальников книгу «Искусство войны», ставшую классическим трудом военной стратегии. Спустя двести лет эту книгу внимательно изучил первый китайский император Цинь Шихуан. ▶



Изучение принесло плоды. Благодаря соблюдению принципов стратегии Сунь Цзы императору удалось объединить Китай и создать процветающую империю.

В восьмом веке нашей эры по стратегии «Искусства войны» японским самураям удалось объединить Японию из нескольких феодальных государств в целостную нацию. В Европе «Искусство войны» Сунь Цзы пришло в 1772 году, когда книгу на французский язык перевел один иезуитский миссионер. Эта книга, хотя и оказала огромное влияние на Наполеона Бонапарта, однако не спасла его от поражения.

Через двадцать один век после побед Цинь Шихуана стратегией известного полководца также успешно воспользовался Мао Цзэдун в борьбе против Чан Кайши.

На мудрость «Искусства войны» не раз опирались потомки в горячих зонах двадцатого и нашего века. Другие сегодняшние стратеги успешно пытаются перенести мудрость Сунь Цзы на поля боев и конкуренции бизнеса. Выпущено немало изданий, в которых «Искусство войны» Сунь Цзы адаптировано для совершенствования предпринимательства.

Комплекс мавзолея под охраной ЮНЕСКО

Глядя на лица воинов Терракотовой армии императора Цинь Шихуана, я не вижу на них гнева и суровости. Они излучают спокойствие, задумчивость и мудрость. Если верить дошедшим до нас из глубины веков утверждениям, что для каждой скульптуры позировал конкретный воин, можно решить, что их лица отражают реальные чувства, а не фантазии скульпторов. Хотелось бы знать, о чем они думали, позировав для вечности, как жили, что чувствовали и кого любили. Увы, ни Его величество случай, как то знаменитое рытье колодца, ни мудрейшие археологи и умнейшая техника никогда этого не откроют.

Бережно воскрешенные археологами к новой, теперь уже очень публичной жизни, императорские воины стоят терракотовыми рядами – такие же степенные, сосредоточенные, как и более двух тысяч лет тому назад, и ждут своих друзей, которых из множества осколков в постоянно открываемых новых слоях собирают и склеивают терпеливые археологи, работающие здесь же, на огромной крытой территории музея. С началом раскопок лишь три скульптуры были найдены абсолютно целыми. Эти первые экземпляры хранятся в музее под стеклом. Все остальные воины, «воскресшие» благодаря археологам, отдельными полками выстроены в раскопанных первоначальных помещениях. Остальных все еще ставят на ноги в действующем здесь же «военно-полевом госпитале» – мастерских археологов.

Специалисты считают, что в окрестностях мавзолея императора под землей еще скрывается огромная армия, так что работы по ее воскрешению хватит еще нескольким поколениям археологов. Об открытии усыпальницы самого императора, в которой скрывается множество тайн и не меньше опасностей, пока нет и речи. Может, и хорошо, поскольку хранящаяся тайна

манит сильнее, чем ее раскрытие.

Теперь эти ценности охраняются не только Китаем, но и международной общественностью. В 1987 году мавзолейный комплекс Цинь Шихуана внесен в список мирового культурного наследия ЮНЕСКО.

Колодец, изменивший жизнь

Говоря об этом, в определенном смысле изменившем мир открытии, напрашивается вопрос – как после этого исторического события изменилась жизнь того крестьянина, который копал колодец. Я начиталась и наслушалась самых разных версий. Но в музее на эту тему не заметила никакой письменной информации. Завершая осмотр, я, как и многие туристы, заглядываю в музейный магазин, где, как и за воротами музея, и в самом Сиане, таится огромное многообразие сувениров, связанных с этими историческими местами. В этом магазине в качестве добавленной стоимости к приобретенному сувениру получаешь и автограф на нем. В магазине за столом сидит элегантно одетый пожилой человек. Непохоже, что возле его стола выстраиваются очереди из желающих получить автограф, так что старый джентльмен незаметно подремывает. За его спиной на стене висит огромная фотография откопанной Терракотовой армии, на переднем плане – молодой симпатичный мужчина.

Не окажется ли этот улыбающийся мужчина и степенный джентльмен тем самым владельцем судьбоносного колодца?

Хотя на столе перед мужчиной хорошо видна табличка с надписью, запрещающей фотографировать, нет никакой надписи, гласящей, что с этим джентльменом нельзя разговаривать. Пытаясь вспомнить правильную интонацию, что, как мне известно, в китайском языке очень важно, я вежливо здороваюсь по-китайски. Джентльмен ласково заглядывает мне в глаза и отвечает. Увы, на этом наш диалог на китайском языке заканчивается. Продолжить его по-английски тоже не удается, поэтому принимаюсь жестиковать. Показывая на мужчину на снимке и на вежливого джентльмена, пытаюсь разными выражениями лица спросить, не он ли на этой фотографии. Старый джентльмен любезно кивает.

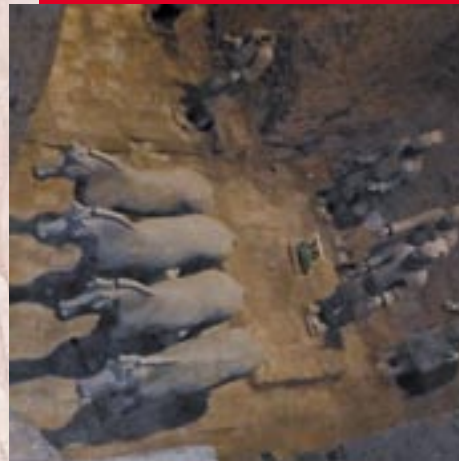
Означает ли это «да»?

Если действительно так, то я здороваюсь с Янь Джи Ваном – владельцем колодца, во время рытья которого 29 марта 1974 года на пятиметровой глубине была обнаружена скульптура воина Терракотовой армии. Тогда ему было тридцать четыре.

С того события, изменившего жизнь не только Янь Джи Вана и жителей всей деревни, но и Сианя, и Китая, прошло ровно сорок лет.

Лишь мгновение в течении вечности, лишь трепет крыльев бабочки...

Когда под крыльями самолета проплывают горы Лишань, с которых древняя столица Китая напоминает сверкающий драгоценный камень, я не прощаюсь с Сианем, а лишь говорю ему «до свидания!».

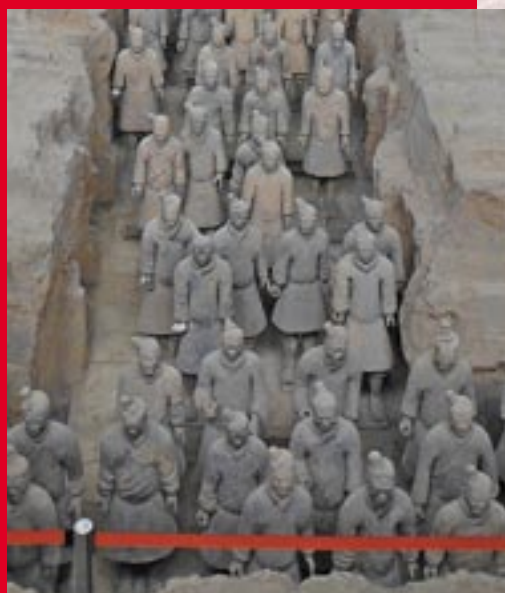




ASMENIŠKAI SU KINIJA (I)

Jei nebuvai Siane, nežinai kas yra Kinija

Zita Tallat-Kelpšaitė



Galbūt mano pažintį su Kinija, kuri prieš keletą metų užsimezgė tarptautinės transporto ir logistikos parodoje Šanchajuje, derėjo pradėti nuo Siano, savo istoriją skaičiuojančio daugiau nei tris tūkstančius metų, – pirmosios imperatoriaus Čin Ši Huang suvienytos Kinijos sostinės, kurioje gimė Didžiosios kinų sienos idėja ir prasidėjo Didysis šilko kelias. Ko gero, tik Siano miestas, įsikūręs derlingame Huanghe slėnyje – viename senosios Kinijos civilizacijos lopšiu, – yra tinkamiausia vieta susikaupus pažvelgti į Kinijos istorijos šaknis, tikraja ir perkeltine prasme slypinčias giliai po žeme, ir tik po to esi pasirengęs susipažinti su paskutiniąja Kinijos imperatorių buveine ir dabartine sostine Pekinu bei pasauliui plačiai atvertais Kinijos jūrų vartais – miestais megapoliais Šanchajumi, Honkongu, Dalianu, Tendžinu ir kitomis Kinijos žymybėmis. Nors manoji pažintis vyko kita tvarka, savo asmeniškose istorijose apie Kiniją ketinu laikytis ne chronologijos, o pojūčių ir jausmų sekos.

Siekis – kinų kalba

Kaip ir prieš keletą metų, šiomet tris dienas Šanchajaus naujajame „Ekspo“ centre trukusi transporto ir logistikos paroda, kurią kas dveji metai organizuoja pasaulyje žinoma vokiečių kompanija „Miunich Messe“, pralėkė akimirksniu. Mūsų stende, kuriame dirbome kartu su žurnalo atstove Kinijoje Bety Čen (Betty Chen), nuolat buvo pilna lankytojų. Keli šimtai žurnalo egzempliorių tirpte ištirpo toje daugiataukstantinėje parodos dalyvių ir lankytojų minioje. Bety, kuri jau keletą metų visus žurnalo tekstus iš anglų kalbos verčia į kinų kalbą, buvo neįkainojama pagalbininkė, nes didelė dalis lankytojų kalbėjo tik kiniškai.

Tokiais atvejais vis apgailestauju, kad man ne-



pavyko patekti į bendrą Europos Sąjungos ir Kinijos vyriausybės prieš kurį laiką organizuotą mainų programą, kurios metu du šimtai Europos Sąjungos verslo atstovų Kinijoje mokėsi kinų kalbos ir Kinijos verslo subtilybių, o du šimtai Kinijos verslininkų tą patį darė ES šalyse. Tuomet buvome neseniai į žurnalo leidybą, be lietuvių, rusų ir anglų kalbų, įvedę ketvirtą – kinų kalbą. Idant galėčiau geriau kontroliuoti procesą, norėjau pati bent šiek tiek orientuotis šioje kalboje. O čia pasitaikė tokia puiki proga. Manau, kad buvau viena iš pretendentų, kuriai tuomet kinų kalbos reikėjo bene labiausiai. Ir tikrai viena iš tų, kuri tiesiog troško jos išmokti. Kaip reikalavo projekto sąlygos, parengiau puikų verslo planą, gavau reikalingas rekomendacijas iš Lietuvos ir Kinijos pusės, bet, deja, ši galimybė mane aplenkė. Nepaisant to, džiaugiuosi prieš penkerius metus gimusia idėja leisti žurnalą ir kinų kalbą. Tai atveria naujus ir netikėtus kelius. Vis neprarandu vilties, kad kada nors kinų kalba galėsiu pasakyti daugiau negu „laba diena“, „Pekinoantis“ ir „ačiū“.

Taigi, darbas parodoje baigtas. Žmonių skvero (People Square) metro stotelėje atsiglėbesčiuojame su Bety ir pasukame skirtingomis kryptimis. Mano fantaziją jau virpina naujos pažinties su seniausiu Kinijos miestu džiaugsmas.

Per Kiniją – traukiniu

Į Sianą vykstu traukiniu. Kinijoje mėgstu keliauti traukiniais. Visuomet pasidžiaugiu gerai sutvarkyta Kinijos geležinkelio infrastruktūra. Šanchajaus metro iš tų, kuriais yra tekę naudotis, ▶



daro geriausiai išpūdį. Nors piko metu dėl galimybės patekti į traukinį ir iš jo ištrūkti vyksta rimtos kautynės, kurias gana sėkmingai reguliuoja prietyrė ir stoikiškai ramūs pareigūnai, vis dėlto per dvidešimt milijonų Šanchajaus gyventojų ir keli milijonai atvykėlių naudojasi nepriekaištingai veikiančiu metro.

Tūkstančio ir daugiau kilometrų atstumą, keliaujant iš vieno miesto į kitą, labai smagu dardėti traukiniu. (Nors kelią iš Šanchajaus į Dalianą esu įveikusi ir autobusu, bet tai kita istorija ir apie ją kitą kartą.)

Pro vagono langą, kaip vaikiškame kaleidoskope, atsiveria ir akimirksniu pradingsta nuostabiūs vaizdai – Kinijos gamtos, ekonomikos, kultūros, žmonių gyvenamosios įvairovė, kol juos po savo tamsia marška paslepia naktis. Tuomet lieka praklekiančių geležinkelio stočių žibintai ir sapnai apie laukiančius nuotykius.

O ankštų rytą į savo glėbį paima Sianas.

Čia Kinijos civilizacijos pradžia

„Jei nebuvai Siane, nežinai kas yra Kinija“, - dažnai cituojami vietiniams gyventojams priskiriami žodžiai jau tapo būtina išanga prieš pradėdant pažinti su Sianu. Išpūdžiui sustiprinti galima pridėti, kad žemėlapiuose dar nebuvo nė ženklo Pekino ar Šanchajaus, o apie Sianą žinojo didžioji dalis pasaulio.

Dabar daugiau nei septynis milijonų gyventojų skaičiuojantis Sianas, kuriam 1992 metais Kinijos Liaudies Respublikos vyriausybės nutarimu suteiktas atvirojo miesto statusas, laikomas vienu iš Kinijos megapolių.

Tik pastaruosius keturis dešimtmečius Sianas garsėja kaip aštuntąjį pasaulio stebuklą – daugiau nei šešių tūkstančių kareivių Terakotinę armiją – turintis miestas. Tikroji Siano šlovė daug senesnė ir siekia beveik tiek pat tūkstančių metų, jei skaičiuosime nuo pirmųjų gyvenviečių atsiradimo Geltonosios – Huanghė upės slėnyje, kiek kareivių sudaro atkastąją Terakotinę armiją. Archeologai mano, kad 1974 metais rasti ir atkasti vertingi radiniai – tai tik dalis Siano žemėje slypinčių istorijos lobių. Jie žiūri į Sianą kaip į Kinijos civilizacijos pradžią, nes šiandieninio Siano teritorijoje randama ženklų, kad pirmosios gyvenvietės čia buvo įsikūrusios prieš 6 tūkstančius metų.

Paties miesto istorija prasidėjo daugiau nei prieš 3 tūkstančius metų. Kartu su Atėnais, Roma ir Kairu Sianas, anksčiau vadintas Čianianu, laikomas viena iš keturių seniausių pasaulio sostinių, šį titulą išsaugojusi tūkstantį ir šimtą metų, valdant trylikai dinastijų.

Už tokį paslaptinę ir pasakišką miestą Kinija gali būti dėkinga pirmajam imperatoriui Čin Ši Huangui, suvienijusiam tarpusavyje kariaujančias karalystes ir sukūrusiam galingą valstybę. Jis pasauliui paliko ne tik unifikuotus kinų rašmenis, pinigų, matų, svorių sistemą, valstybinių kelių tinklą, Didžiosios kinų sienos idėją ir pradmenis, aštuntuoju pasaulio stebuklu vadinamą Terakotinę armiją ir iki šiol neįmintą savo kapavietės paslaptį.

Kelios dešimtys įvairiu metu Kiniją valdžiusių imperatorių yra palaidoti Siano apylinkėse, bet Čin Ši Huangas visus pranoko jam rodomu dėmesiu. Ne tik gerų darbų šlovė apie jį sklinda. Imperatorius žiauriai atkeršijo konfucionistams už viešas abejones jo kilme, įsakęs sudeginti Konfucijaus knygas ir sunaikinti jo sekėjus. Tik po imperatoriaus mirties ir Činų dinastijos žlugimo konfucionizmas vėl atgavo savo pozicijas. Idant niekuomet daugiau nebūtų sudeginti didžio filosofo raštai, Konfucijaus mokymas buvo iškalts akmeninėse stelse.

Trokšdamas įamžinti savo vardą istorijoje, imperatoriumi tapęs Čin Ši Huangas įsakė pradėti statyti jo kapavietę, kuriai didingumu niekas neprilygtų pasaulyje.

Būtent ją, imperatoriaus kapavietę, paslėptą po keturiasdešimties metų aukščio kalnu, daugiau nei du tūkstantmečius ištikimai saugojo taip pat gerai paslėpta galinga Terakotinė armija su ginklais, žirgais ir kita karo amunicija, kol vietinis valstietis su pagalbininkais 1974 metais nesumanė savo kieme išsikasti šulinio. Kaimiečių netyčia aptikti stulbinantys radiniai pakeitė Siano, turbūt galima teigti ir Kinijos, gyvenimą bei gerokai pakoregavo pasaulio archeologijos istoriją.

Palaimintos Amžinybės Žemėje

Gana sparčiais tempais vykę pirmieji kasinėjimai atidengė tris požemines patalpas su keliais tūkstančiais karių. Dabar tai – didžiulis muziejaus kompleksas su visa reikalinga infrastruktūra, per kurį tarsi galinga upė teka nenutrūkstamas turistų srautas.

Keistas jausmas apima, kai stovi už gana simbolinės tvorelės ir tau vos ne ranka pasiekiamas prieš tūkstantmečius praėjęs gyvenimas, jo spalvos, nuotaikos, įsivaizduojami kvapai ir garsai. Čia tarytum atgyja perskaitytų istorinių knygų personažai.

Matau plušančius, iš visos Kinijos surinktus šimtus tūkstančių darbininkų, geriausius Palaimintos Amžinybės Žemės – taip oficialiai buvo vadintos imperatorių kapavietės – statytojus: akmentašius, aukso ir vario liejikus, terakotos, brangiųjų akmenu

apdirbimo ir kitus meistrus, kurie, kaip ir šio didingo statinio architektas, amžiams liks savo kūrinnyje ir tikrąja, fizine prasme, nes nė vienas, dirbęs prie Palaimintos Amžinybės Žemės statybos nebus paliktas gyvas, idant niekas niekada nesužinotų su dėtingų apsaugos sistemos paslapčių, kuomet lygiai pusiaudienį, kai saulė pakilusi statmenai į žemę, kai daiktai nemeta šešėlio ir gyvybinė dangiškoji energija yra savo aukščiausiam apogėjui, vieninteliam architektui žinomą būdu kapas amžinai užsivers. Kartu su juo užsivers ir vieninteliam architektui žinoma paslaptis, kur ir kokie mirtini spąštai laukia tu, kurie kada nors pasigvieš imperatoriaus brangenybių ar smalsumo bei kokių nors kitų paskatų akinami ryšis sudrumsti jo amžinybės rimtį.

Palaimintos Amžinybės Žemėje nuostabiai įrengtuose rūmuose liks nemirtingumo siekęs valdovas su savo į amžinybę pasiimtomis ipėdinių nepagimdžiusiomis sugulovėmis, orkestru muzikantais, puikiausiais baldais ir brangenybėmis, aukso ir sidabro sodais, auksinėmis, gyvsidabrio ežere plaukiojančiomis gulbėmis, žvaigždėlapium, kur žvaigždes atstoja perlai, ir kitais maloniais dalykais, kuriais imperatorius norės džiaugtis Palaimintos Amžinybės Žemėje. Visą šį subtiliai parengtą pasaulį, apjuostą šešių kilometrų perimetro siena, saugos tūkstančiai karių, kurie gabių terakotos meistrų nulipdyti iš molio identiškai atkartoja tikrosios imperatoriaus Čin Ši Huangio armijos karius, jų ūgi ir stotą, veido bruožus, šukuosenas ir, svarbiausia, karybos pozicijas, gestus ir pozas pagal Sun Tzu kinų karo meno strategijos mokslą.

Nesenstantis Sun Tzu „Karo menas“

Maždaug 400-aisiais metais prieš Kristų – amžiuje, kuris Kinijoje žinomas kaip kovojančių karalysčių laikotarpis, išpūdingomis pergalėmis išgarsėjo genialus karvedys Sun Tzu, apie savo ir kitų karo vadų patirtį parašęs knygą „Karo menas“, tapusią klasikinio karo strategijos veikalu. Po dviejų šimtų metų tą knygą atidžiai išstudijavo pirmasis Kinijos imperatorius Čin Ši Huangas. Studijos davė vaisių. Laikantis Sun Tzu strategijos principų, imperatoriui pavyko suvienyti Kiniją ir sukurti klestinčią imperiją.

Aštuntajame mūsų eros šimtmetyje pagal „Karo meno“ strategiją japonų samurajams iš kelių feodalinių valstybių į vientisą naciją pasisėkė suvienyti Japoniją. Į Europą Sun Tzu „Karo menas“ atėjo 1772 metais, kuomet knygą į prancūzų kalbą išvertė vienas jėzuitų misionierius. Ši knyga, nors ir padarė didžiulę įtaką Napoleonui Bonapartui, bet neišgelbėjo jo nuo pralaimėjimo.

Praėjus dvidešimt viename šimtmečiui po Čin Ši Huangio pergalių, garsaus karvedžio strategija taip pat sėkmingai pasinaudojo Mao Ze Dongas kovoje prieš Čiang Kai Ši.

„Karo meno“ išmintimi ne kartą remtasi dvidešimtojo bei mūsų amžiaus karštosiose zonos. Kiti šiandieniniai strategai Sun Tzu išmintį sėkmingai bando perkelti į verslo mūšių ir konkurencijos lauką. Išleista nemažai leidinių, kuriuose Sun Tzu „Karo menas“ adaptuotas verslo lyderių tobulėjimui.

Mauzoliejaus kompleksas saugomas UNESCO

Žvelgdama į imperatoriaus Čin Ši Huangio Terakotinės armijos karių veidus, nematau rūstybės ir žiaurumo. Iš jų spinduliuoja rimtis, susimąstymas ir išmintis. Jei tikėsime iš amžių glūdomos mus pasiekusiais teiginiais, kad kiekvienai skulptūrai pozavo konkretus karys, galima manyti, kad jų veiduose atsispindi tikros išraiškos, o ne skulptorių fantazija. Norėčiau žinoti, ką jie mąstė pozuodami amžinybei, kaip gyveno, ką jautė ir ką mylėjo. Deja, nei Jo didenybė atsitiktinumas, kaip tas garsusis šulinio kasimas, nei išmintingiausi archeologai ir išmaniausia technika šito niekada nepasiekys.

Kruopščių archeologų prikelti naujam, dabar jau labai viešam gyvenimui imperatoriaus kariai stovi tvarkingomis eilėmis tokie pat orūs, susikaupę, kaip ir prieš daugiau ne du tūkstančius metų ir laukia savo draugų, kuriuos iš daugybės duženų nuolat atidengiamuose naujuose sluoksniuose dėlioja ir klijuoja kantrūs archeologai, dirbantys čia pat didžiulėje dengtoje muziejaus teritorijoje. Pradėjus kasinėjimams tik trys skulptūros buvo rastos visiškai sveikos. Šie egzemplioriai saugomi muziejuje po stiklu. Visi kiti kariai, prie kurių „atgaivinimo“ rankas teko prikišti archeologams, atskirais pulkais išrikiuoti atkastose pirmąsiose patalpose. Kiti vis dar statomi ant kojų čia pat veikiančioje „karo lauko ligoninėje“ – archeologų dirbtuvėse.

Specialistai mano, kad imperatoriaus mauzoliejaus apylinkėse po žeme dar slypi didžiulė armija, tad darbo jai prikelti pakaks kelioms archeologų kartoms. Apie imperatoriaus kapavietės, kurioje daug paslapčių ir ne mažiau pavojų, atidengimą kol kas nėra kalbos. Gal ir gerai, nes saugoma paslaptis vilioja labiau nei jos atskleidimas.

Dabar šias vertybes saugo ne tik Kinija, bet ir tarptautinė bendruomenė. 1987 metais Čin Ši Huangio mauzoliejaus kompleksas įtrauktas į UNESCO pasaulinės kultūros paveldo sąrašą.

Šulinys, pakeitęs gyvenimą

Mąstant apie šį tam tikra prasme pasaulį pakeitusį atradimą, kirba toks smalsus klausimas – kaip po istorinio atradimo pakrypo to, šulinį kasusio, valstiečio likimas. Prisiklausiau ir prisiskaičiau įvairiausių versijų. Bet muziejuje apie tai akis neužkliuvo už jokios rašytinės informacijos. Gal tiesiog nepastebėjau. Baigdama apžvalgą, kaip ir daugelis turistų, užsuku į muziejaus parduotuvę, kurioje, kaip ir už muziejaus vartų, ir pačiame Siane didžiausia įvairovė su šiomis istorinėmis vietomis susijusių suvenyrų. Šios parduotuvės teikiama pridėtinė vertė ta, kad nusipirkęs suvenyrą ant jo gauni autografą. Parduotuvėje prie stalo sėdi elegantiškai apsirengęs pagyvenęs žmogus. Neatrodo, kad prie to stalo rikiuotąsi norinčių gauti autografą eilė, tad senasis džentelmenas nežymiai snūduriuoja. Už jo ant sienos kabo didžiulė nuotrauka: atkastoji Terakotinė armija ir pirmame plane jaunas simpatiškas vyras.

Ar tik nebus šis besišypsantis vyras ir orus senasis džentelmenas tas pats lemtingojo šulinio šeimininkas?

Nors ant stalo priešais vyriškį aiškiai matosi lentelė su užrašu, draudžiančiu fotografuoti, tačiau joks užrašas neįspėja, kad šį džentelmeną draudžiama kalbinti. Bandydama prisiminti teisingą intonaciją, kas, žinau, kinų kalboje labai svarbu, mandagiai pasisveikinu kiniškai. Džentelmenas maloniai pažvelgia man į akis ir atsako. Deja, čia mūsų dialogas kinų kalba ir baigiasi. Pratęsti jo angliškai irgi nepavyksta, tad griebiuosi gestų. Rodydama į vyrą nuotraukoje ir malonųjį džentelmeną, įvairiais išraiškos būdais bandau paklausti, ar šioje nuotraukoje yra jis. Senasis džentelmenas maloniai linksi galva.

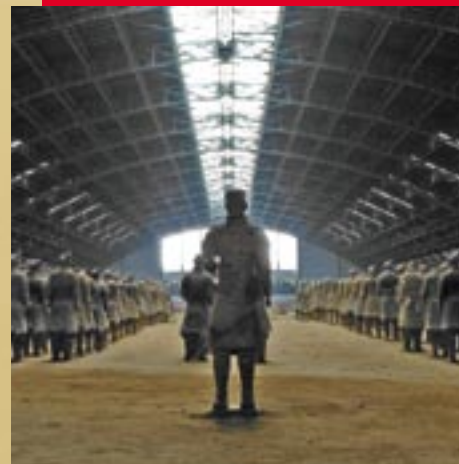
Ar tai reiškia taip?

Jeigu iš tikrųjų taip, aš sveikinuosi su Yang Xinman'u – šulinio, kurį kasant 1974-ųjų kovo 29-ąją, penkių metrų gylyje buvo aptikta Terakotinės armijos kario skulptūra, šeimininku. Tuomet jam buvo trisdešimt ketveri.

Nuo to įvykio, kardinaliai pakeitusio ne tik Yang Xinmano bei šio kaimo valstiečių, bet ir Siano, ir Kinijos gyvenimą, praėjo lygiai keturiasdešimt metų.

Tik akimirka amžinybės tėkmėje, tik drugelio sparnų suplazdėjimas...

Kai po lėktuvo sparnais praplaukia Li Shan'o kalnai, nuo kurių žvelgiant senoji Kinijos sostinė atrodo kaip tviskantis brangakmenis, neatsisveikinu su Sianu, o tik pasakau jam iki pasimatymo. ■

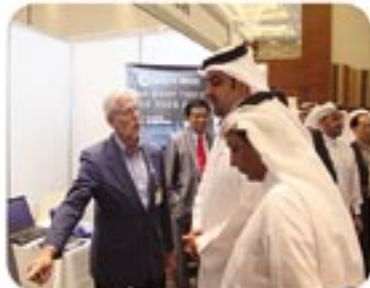




TRANSPORT EVENTS
www.transportevents.com

3rd BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2014

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



12th Intermodal AFRICA 2014

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

9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014

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



9th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2015

Thursday 22 and Friday 23 January 2015
 Hosted by Port Maputo
 Girassol Indy Congress Hotel And Spa, Maputo, Mozambique

8th PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING 2015

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



13th Intermodal AFRICA 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 March 2015
 Hosted by Nigerian Ports Authority
 Lagos Oriental Hotel, Nigeria

11th TRANS Middle East DOHA 2015

Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
 InterContinental Doha The City, Qatar



4th BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2015

Thursday 28 and Friday 29 May 2015
 Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

13th ASEAN PORTS & SHIPPING 2015

Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
 JW Marriott, Jakarta, Indonesia



10th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2015

Thursday 17 and Friday 18 September 2015
 The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India

14th Intermodal AFRICA 2015

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

3rd MED PORTS 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
 Sheraton Casablanca Hotel and Towers, Morocco



16th Intermodal AFRICA 2016

Thursday 27 and Friday 28 October 2016
 Hosted by Kenya Ports Authority
 Sai Rock Hotel Mombasa, Kenya

www.transportevents.com



Klaipeda Port – all inclusive port

ICE-FREE FOR YOUR BUSINESS

★ **Multipurpose**

38 specialized terminals

14 % Ro-Ro	26 % Fertilizers	21 % Oil products	25 % Other products	14 % Containers
---------------	---------------------	----------------------	------------------------	--------------------



★ **Port capacity**

Annual throughput	Capacity
 34 mbl. t.	 60 mbl. t.

★ **Deep-water**



Depth
Fairways 14.5 m
Entrance channel 15 m

100.000 DWT dry-carriers
160.000 DWT tankers
6000 TEU's container ships

★ **All maritime services**

 Stevedoring	 Ship building and repair	 Warehousing
 Forwarding Agency	 Technical service	 Logistics

★ **Transit hub:**



CIS

Klaipeda

EU

★ **Intermodal Hub**



Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

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

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