

Lithuanian and Kazakhstan possibilities in the New Silk Road

在新丝绸之路上的立陶宛和哈萨克斯坦

ВОЗМОЖНОСТИ ЛИТВЫ И КАЗАХСТАНА НА НОВОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Lietuvos ir Kazachstano galimybės Naujajame šilko kelyje

LOGISTICS FOR A BETTER WORLD

为一个更美好的世界而物流

Логистика

делает мир лучше

Logistika geresniam pasauliui

On a poor Sprat put in a word!

评论一片可怜的小鲱鱼!

О бедном Шпроте замолвите слово!

Užtarkit nelaimėli Šprotą

Personally with China

我个人与中国之间的故事

Лично с Китаем

Asmeniškai su Kinija

Transport veteran was honoured

交通运输老将获殊荣

Чествовали ветерана транспорта

Pagerbtas transporto veteranas

Companies` looks for cooperation

opportunities across borders

公司寻找跨国合作机会

Kol Žemė dar sukasi...

Компании ищут возможности

международного сотрудничества

Kompanijos ieško tarptautinio

bendradarbiavimo galimybių

只要世界仍然转动.....

只要世界仍然转动.....



AS LONG AS THE WORLD IS STILL TURNING...
As long as the World is still turning...

Пока Земля еще вертится...



Global AirRail TORONTO 2015

20-22 May, Fairmont Royal York Hotel

Hosted By:



www.globalairrail.com

2 PUBLISHER'S WORD

As long as the world is still
turning...

编者寄语
只要世界仍然转
动.....

4 LOGISTICS

The ways of increasing
transit potential between
Lithuania and Kazakhstan
within the framework of
the route New Silk Road
物流

**在新丝绸之路框架
内增加立陶宛和哈萨
克斯坦之间运输潜力
途径的方法**



12 EXCLUSIVE INTERVIEW

Logistics for a better world
独家专访
为一个更美好的世界
而物流



16 ECONOMY

On a poor Sprat
put in a word!

经济
评论一片可怜
的小鲱鱼!



20 DIARY

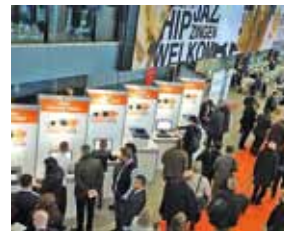
Personally with China (3)

日记
我个人与中国之间的
故事 (三)



28 INTERNATIONAL EVENTS

Intermodal Europe 2014
brings innovations to the
growing market



30 INTERNATIONAL EVENTS

Logitrans 2014
(Istanbul, Turkey)
Companies' looks for
cooperation opportunities
across borders



32 INTERNATIONAL EVENTS

Lithuania and Turkey
business forum in Istanbul



33 国际活动

**“2014年欧洲多式联
运”：给不断增长的市场带来创新**



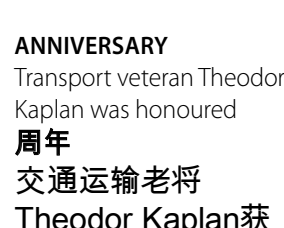
34 国际活动

**Logitrans 2014 (土
耳其, 伊斯坦布尔)**
公司寻找跨国合作
机会



36 国际活动

**伊斯坦布尔举办立
陶宛和土耳其商务
论坛**



37 ANNIVERSARY

Transport veteran Theodor
Kaplan was honoured
周年

交通运输老将
Theodor Kaplan获
殊荣





AS LONG AS THE WORLD IS STILL TURNING...

I'm looking for the words to the heart.

Words that would be understood by people speaking English and Chinese, Russian and German, Ukrainian and Belorussian, Lithuanian, Latvian and Estonian, Hindi and Arabic, Kazakh and Persian and all other languages of the world. Words that reach minds and souls. Words about freedom and oppression, love, hatred and other demons, about war and peace, life and death, the Universe and the Earth. Earth, which is starting to shift from under our feet, and we – Earth's millions of inhabitants – are forced to anxiously watch certain characters creating crazy scenarios to reach a position of superpower, and hopefully wait how this will affect our lives.

Each generation from the history and their own experience knows or apprehends at least, how the crises and military conflicts arise, who is behind them, who writes those scenarios and to whom they are beneficial.

Deeper than any chronicles, they are revealed by the art and literature. Each era has got such pieces of art, and when the ruddy questions such as "why does the humanity find itself on the brink of disaster again and again?" arise, it is worth leafing through them for answers. Let's take the novel of Italian writer and philosopher Umberto Eco "Prague Cemetery" where one of the greatest European intellectuals tells a gloomy, adventurous and tragic history of the old Continent.

Having read the book, look at today's newspapers. No matter what day it will be, no matter in what country. I think you will find connections and repetitions that we make every effort to avoid.

Can we change anything?

If a famous Chinese military leader Sun Tzu, who lived in the fifth century B.C., evaluated the present situation in Europe, he would agree to the tactics of a German Chancellor Angela Merkel and her supporters, that for the world a bad peace is better than a good war.

Sun Tzu said: "The art of war is of vital importance to the State. It is a matter of life and death, a road either to safety or to ruin. Hence it is a subject of inquiry. There are roads which must not be followed, armies which must not be attacked, towns which must not be besieged, positions which must not be contested, commands of the sovereign which must not be obeyed."

"Do not interfere with an army that is returning home. When you surround an army, leave an outlet free. Do not press a desperate foe too hard. Such is the art of warfare."

"No ruler should put troops into the field merely to gratify his own spleen; no general should fight a battle simply out of pique. If it is to your advantage, make a forward move; if not, stay where you are. Anger may in time change to gladness; vexation may be succeeded by content. But a kingdom that has once been destroyed can never come again into being; nor can the dead ever be brought back to life. Hence the enlightened ruler is heedful, and the good general full of caution. This is the way to keep a country at peace and an army intact."

Sun Tzu's tractate "The Art of War", having survived for millennia, is considered as the most important book of all the time about war and peace tactics and strategy, a book that made a huge impact on the history of warfare and formed the thinking of many leaders. Today the book is a mandatory training tool in some of the most known war academies. But do everybody learn to properly read it?

Maybe these programmes should find a place for one more book – "The Little Prince".

This philosophical creation of a French humanist writer and a military pilot Antoine de Saint-Exupéry should be read by each father to his growing son, so that even in an early childhood he could inculcate the need to grow a rose in his planet, cherish a friendship and be responsible for the one you create a kinship with. Then, being a grown up and reading "The Art of War" and taking "Kalashnikov" in his hands, the sun will better understand that by spreading hatred to those of other thought, other traditions, and other religion, we are growing baobabs of peril.

In the second decade B.C. the China Emperor of Han dynasty Wu sent diplomatic missions to the Western countries to negotiate an opening of the Road of Friendship from East to West and to create favourable conditions for cooperation. To the mind of the Emperor, such road could not only help in developing trade but also to induce friendship among the nations, enable the growth of civilization and humanity in the world.

For many centuries this road was called the Silk Road and the caravans with goods travelled from Asia to Europe and from Europe to Asia. By this road there came new traditions, unknown religions and it became the inseparable identity of nations that diversified and enriched their life.

The strategy of the New Silk Road formed by the efforts of China, Kazakhstan and other countries, which is continuing the ideas of cooperation, is worth of every kind of support. It will require joint efforts to ensure that the Silk Road and all other roads do not become miserable military pathways, but unite the nations and states by the ties of friendship and humanity.

As long as the World is still turning...

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine



只要世界仍然转动.....

我在找适合对心说出的话。

那些话，无论是对讲英文、中文、俄文和德文、乌克兰文和白俄罗斯文、立陶宛文、拉脱维亚文和爱沙尼亚文、印地文和阿拉伯语、哈萨克语和波斯语和世界上所有其他语言的人来说，都能理解的话。说到思想和灵魂中的话。关于自由与压迫、爱情、仇恨和其他恶魔的话，对战争与和平、生与死、宇宙和地球的话。地球，是从我们脚下转移，而我们——地球上几十亿居民——不得不焦急地看着某些字符创造疯狂的场景，达到超级大国的地位，并希望等待这将如何影响我们的生活。

每一代人的历史和自己的经验知道或者至少掌握，危机和军事冲突是如何产生的，是谁在他们身后，谁编写那些场景，对谁是有利的。

比任何编年史都深刻，这些是由艺术和文学透露。每个时代有这样的艺术作品，而当红的问题，如“为什么人类一次又一次发现自己处在灾难的边缘？”会出现，这值得他们通过阅读找出答案。让我们看看意大利作家和哲学家艾柯写的小说《布拉格公墓》，在书中最大的欧洲知识分子之一，讲述了旧大陆的悲观、冒险和血泪史。

看了这本书，看看今天的报纸。不管这一天将是什么日子，无论在哪个国家，我想你会发现我们尽一切努力地避免联系和重复。

我们可以改变什么？

如果中国著名军事领袖孙子，活跃在公元前五世纪，评估在欧洲目前的情况，他会同意德国总理安格拉·默克尔和她的支持者的战术，对于世界来讲，不好的和平，好过一个很好的战争。

孙子曰：“兵者，国之大事，死生之地，存亡之道，不可不察也。途有所不由，军有所不击，城有所不攻，地有所不争，君命有所不受。”

“归师勿遏，围师遗阙，穷寇勿迫，此用兵之法也。”



“主不可以怒而兴师，将不可以愠而致战。合于利而动，不合于利而上。怒可以复喜，愠可以复悦，亡国不可以复存，死者不可以复生。故明君慎之，良将警之。此安国全军之道也。”

孙子的著作《孙子兵法》，已经存在了几千年，被认为是一本所有关于战争与和平的战术和战略的书籍，是一本就战争史上的重要时候产生巨大的影响的书，形成了许多领导者的思维。今天，本书中的一些最知名的战争依然是院校的强制性培训战例。但是否每个人都学会了正确读取其信息呢？

也许这些程序应该找到一个地方来看另一本书——《小王子》。

这个哲学法国人文主义作家和军事飞行员安东尼·德·圣艾修伯创作的作品应该由每一个父亲读给他成长的儿子，以便即使在儿童早期，孩子就会懂得，要在他的“星球上长出玫瑰”，就要珍惜友谊并对自己创建出的具有亲属关系的人负责。然后，长大了，读《孙子兵法》，并将“卡拉什尼科夫”枪拿在他的手中，儿子将能更好地理解通过散布仇恨到其他想法，其他传统和其他宗教中，无异于我们在种植危险的“猴面包树”。

在公元前第二个十年，中国王朝皇帝汉武帝派外交使团出访西方国家进行谈判，开启了从东到西的友谊之路，并为合作开幕创造了有利条件。按照皇帝的心意，这样的路不仅可以帮助发展贸易，也促使发展民族友谊之林，使文明和人类世界得到发展。

许多世纪以来，这条道路被称为丝绸之路，货物的商队从亚洲前往欧洲，从欧洲到亚洲。通过这条路上出现了新的传统，未知的宗教，成为国家密不可分的身分，多元化，丰富他们的生活。

由中国，哈萨克斯坦等国家，继续合作的想法努力形成了新丝路的策略，是值得得到各种支持。这将需要共同努力，以确保丝绸之路和所有其他的道路不会成为可怜的军事途径，而是传递友谊，连接凝聚民族和国家之间关系的纽带。

只要世界仍然转动.....

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者



THE WAYS OF INCREASING TRANSIT POTENTIAL BETWEEN LITHUANIA AND KAZAKHSTAN WITHIN THE FRAMEWORK OF THE ROUTE NEW SILK ROAD

- 2003 (October) – Managing Director of AO “Kazakhstan Development Bank”
- 2006 (May) – Chairman of the Board of AO “BRK-Leasing”
- 2008 (April) – President of AO “Kaztemirtrans”
- 2009 (July) – Vice-Minister of Industry and trade of the Republic of Kazakhstan
- 2010 (June) – Adviser to the president of AO NC KTZ for logistics and investments (National Company – “Kazakhstan Temir Zholy”)
- 2011 (June) – Vice-President of AO NC KTZ for logistics
- 2013 (October) – Director General of OUL Union of Kazakhstan transport people “Kazlogistics”
- 2015 (January) – First Vice-President of AO “United transport-logistics company”

It is necessary to refuse traditional “sectorial” approach and apply new modern paradigm, including the system of relationships of the subjects of transport – logistics business, the bodies of state regulation, administration of customs and border crossings and also the objects of infrastructure following the world best knowledge of Germany, USA, UAE and Singapore.

It is necessary for us to create a powerful network of transport – logistics centres both inside the country and abroad in order to have the possibility to influence the formation of cargo base and conduct a direct dialogue with consignors, promoting the benefits of land routes via Kazakhstan. In order to ensure the

economic efficiency of transcontinental corridors it is especially important for us to participate in the places of origin and settlement of cargo flows and formation of reverse traffic through direct ownership of objects of transport-logistics infrastructure, partnership and alliances.

Lithuania – a priority partner in the Baltic region

One of such priority partners in the Baltic region is Lithuania. The role that Lithuania plays in the Baltic region and the role of Kazakhstan in Eurasian region are similar.

In Kazakhstan there work 160 joint ventures



Yerzhat Iskaliyev

Presently the potential of international transport corridors passing via the territory of the Republic of Kazakhstan and competing with sea and other land routes is not yet realized to its full extent.

The head of the Republic of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev set a task for implementing the efficient state strategy aimed that the transport and logistics system of Kazakhstan to reach the highest level of competitiveness.

with the participation of Lithuanian capital presently. However, the total volume of investments still does not meet our potential possibilities. Kazakhstan side is interested in active cooperation, implementation of common projects, and participation of Lithuanian companies in the industrialization of Kazakhstan. Perspective directions of our interaction are connected with the implementation of a number of common projects in the field of transport, agriculture, tourism and in the field of education and health care. Creation of Customs Union of Kazakhstan, Russia and Belarus make favourable conditions for the expansion of our trade-economic cooperation and now the goods of two countries cross only one bor-



The route of the train “Saulė”

- 1 Preparation of roadmap for launching speed trains in the direction East-West and back with the branch of the route via the ports of Lithuania;
- 2 Creation of multimodal transportation route from Lithuania to/via Kazakhstan;
- 3 Cooperation with the countries-participants of the transport route East-West according to the locations of FEZ, ports, and also distribution centres, warehouses and assembling along the whole corridor;
- 4 Creation of the route for auto-train in the direction East-West with strict time-schedule taking into consideration the improvement of mileage and cycling of transportations;
- 5 Cooperation with higher educational institutions of Lithuania that are specializing in preparation of personnel for transport industry. Holding a forum;
- 6 Initiation of investigation for the creation of multimodal transport corridor via Lithuania, including the organization and fundraising;
- 7 Consideration of the import of equipment from Europe via the ports of Lithuania to the deposits of Kashagan, Tengiz, Karachanak and etc.

Cooperation possibilities of Lithuania and Kazakhstan

Principle 5C

der – Lithuanian – Belarus. It will be important not only for the two countries but for the whole Europe, China and the USA.

After the agreement of the Presidents of Lithuania and Kazakhstan, signed in 2011, there started to run the container train “Saulė”, which connects the Baltic region with China and Kazakhstan. Here Kazakhstan and Lithuania play a very important role representing the geopolitical changes in the world railway transport system.

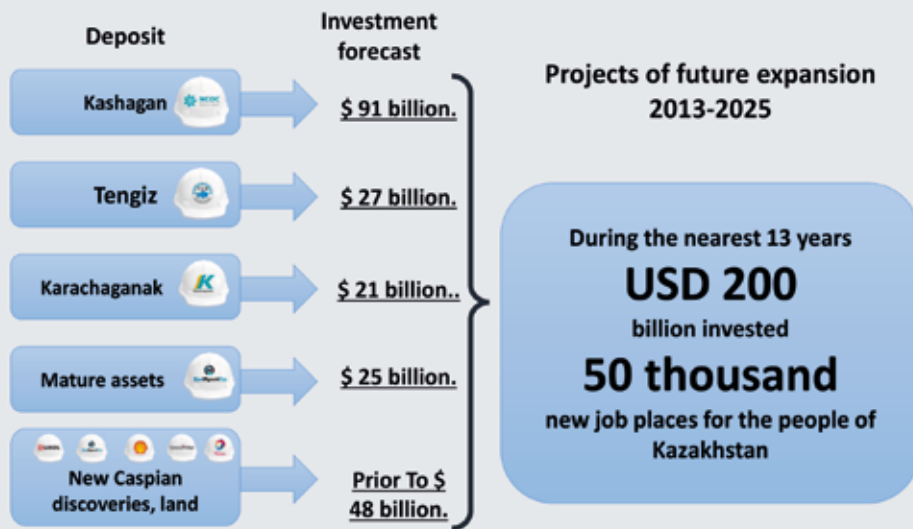
Following the report on the results of the operation of the train “Saulė”, for the period 2013–2014, the countries took a decision to carry out a number of activities in order to increase the efficiency of container services

and regulate the tariff conditions of the train “Saulė”, If the cargo is to reach Klaipėda port from the cities of Kazakhstan, it takes about one month presently. But there exists the potential for delivery of cargo from the East to West and vice versa in less than 10 days.

Presently, on international markets there is going a discussion on further perspectives of the development of cooperation between Lithuania and Kazakhstan, proposals for the increasing of cargo flows of container train “Saulė” and attraction of potential cargo-base, ▶



Review of possible volumes of import of equipment from Europe via the ports of Lithuania for the projects of deposits



Scheme of possible volumes of import of equipment for the projects of deposits of Kazakhstan

including the cargo from China and the countries of Southeast Asia via the port Lianyungang and other freight traffic centres by transit via the territory of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Lithuania to the Central and West Europe. Taking into consideration the possibilities of China People's Republic, as a huge consumption market, in organizing transport flows, it is important to reach 100 % efficiency of transit time for the transportation of cargo from China to Europe by reducing downtime of rolling stock at border-crossings (presently 45 % of time is unproductive). When choosing routes and corridors it is necessary to take into consideration 4 main components – speed, cost and quality, and also security/safety of cargo. It is one of the tools in ensuring international standards of logistics services and it is the implementation of the "principle 5C" – speed, service, cost, safety and stability. Implementation of the "principle 5C" allows not only improving the indicators of efficiency but also gives the possibility to reach the effect of synergy proposing exclusive and qualitative services.

World experience – creation of logistics systems

The development of joint projects of Lithuania and Kazakhstan in the field of transport logistics, and the use of Klaipėda port infrastructure for the increase of cargo handling volumes to/from/via Kazakhstan is important. Economics of a lot of countries is going through this difficult period when the search of the ways out of the delayed crisis is necessary. One of such ways as the world experience

shows – is the creation of logistics systems.

Presently, the course of Kazakhstan aims at the revival of the route Great Silk Road, and the former Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan, experienced diplomat Romualdas Kozirovičius said: "The development and formation of logistics, commercial, transport and information systems are of priority significance for Kazakhstan, as they will allow increasing the integration of the country to the global economic and information environment".

The processes of integration of transport field have their own specific which is stipulated by pace and stages of integration of each state into a single economic environment. But at the same time there exist some obligations opening new opportunities for the transport field of the country. Here are several arguments.

Firstly, for Kazakhstan, which is occupying large territories and has close relations with other countries, the development of transport – logistics system and lower transport costs are especially important as they make negative impact on the diversification of economics. The main point in this matter is tariff policy, organization of coordinated and regulated transit rates among the countries, as logistics business is not limited by logistics within the territory of one country.

We, the transit countries, are to have a unified tariff policy. Approval of these conditions will be a guarantor of stability of rates and this in its turn will enable to plan and come into long-term contracts. Through ensuring of the stability of tariffs the attractiveness of transit corridor via Kazakhstan will be reached along the whole route. As the priority requirement of

the world biggest companies such as "Toyota", "Hyundai" and etc., is getting qualitative services and safety of goods. Single attitude to the requirements, standards, services, guarantees, and creation of the routes means the optimization of costs and it will favourably influence the development of transport industry of Kazakhstan.

Secondly, within the framework of EAEU (The Eurasian Economic Union), the further realization of the project "New Silk Road" is possible, which was proposed by Nursultan Nazarbayev at the 25th meeting of foreign investors. The idea of the economic belt of the Great Silk Road was supported by the leader of China Xi Jinping. In this connection, when selecting strategic routes presently, one of most actual is the route of Customs Union zone and creation of transport – logistics base for the development of economic relations within the Common economic space.

Thirdly, access to the sea opens. Maritime route is a cheap mode of transport as "there is no way against the sea". Within the framework of EAEU the possibility of the development of international maritime transportations through access to the Black and Baltic Seas is foreseen. All those factors make positive impact on the development of transport industry, because the peculiarity of transport business is that it cannot limit within one country and is of international character.

Modern ideas about the transportation of goods started to change quickly together with the development of market relations in Kazakhstan, as the users of transport services tend to choose the best quality logistics services presently. ■

Klaipeda Port – all inclusive port

ICE-FREE FOR YOUR BUSINESS



在新丝绸之路框架内增加立陶宛和哈萨克斯坦之间运输潜力途径的方法

2003年（10月）AO单位董事总经理“哈萨克斯坦发展银行”

2006年（5月）AO单位董事会主席“BRK-租赁”

2008年（4月）AO单位总裁“Kaztemir运输”

2009年（7月）哈萨克斯坦共和国贸易工业部副部长

2010年（6月）AO单位总裁顾问 NC KTZ物流和投资（国家公司“哈萨克斯坦Temir Zholy”）

2011年（6月）AO单位副总裁 NC KTZ物流

2013年（10月）OUL总监“哈萨克斯坦交通人联盟”，“Kaz物流”

2015年（2月）AO“单位第一副总裁“联合运输物流公司”

目前通过哈萨克斯坦共和国境内运输的国际走廊，与海陆运输竞争，潜力尚未充分发挥出来。

哈萨克斯坦共和国的领导N.Nazarbayev设定了有效执行国家战略目标的任务，哈萨克斯坦运输和物流系统的竞争力达到了最高水平。



Yerkhata Iskaliyev

拒绝传统的“扇形”方法并应用新的现代化模式是必要的，运输学科关系系统包括——物流业务、国家调控主体、海关和边境口岸行政、以及基础设施对象，遵循世界上最好的德国、美国、阿联酋和新加坡的知识系统。

这需要我们建立一个强大的交通网络——物流中心。可能无论是在国内还是国外，为的是有可能影响货物基地的形成，并与货主进行直接对话，通过哈萨克斯坦促进陆路通道的优势。为了确保洲际走廊的经济效益，特别重要的是，我们参加起草和结算货流的反向流量，通过对物流运输基础设施、合作伙伴关系和联盟具有直接所有权实现。

立陶宛——波罗的海地区的重点合作伙伴

在波罗的海地区优先合作伙伴之一是立陶宛。立陶宛在波罗的海地区发挥的作用和哈萨克斯坦在欧亚地区的作用相似。

目前在哈萨克斯坦有160家与立陶宛合资的企业在运作。然而，投资总额仍不能满足我们的潜在可能性。哈方有意积极合作，共同实施项目，并让立陶宛公司参与在哈萨克斯坦的工业化。我们实施的角度方向与一些在运输、农业、旅游等领域以及在教育和卫生保健领域的共同项目的实施有关。创建哈萨克斯坦海关联盟，俄罗斯和白俄罗斯使我们的贸易和经济合作的扩大有利条件，现在两国的货物跨越只有一个边界



火车路线“Saulė”

立陶宛和哈萨克斯坦之间合作的可能性

- 立陶宛 - 白俄罗斯。这不仅将对中国和美国这两国，而且对整个欧洲有重要意义。

立陶宛和哈萨克斯坦总统在2011年签署协议后，开始运行集装箱专列“Saulė”，这是在与中国和哈萨克斯坦连接的波罗的海地区。在这里，哈萨克斯坦和立陶宛代表世界铁路运输系统中的地缘政治的变化发挥非常重要的作用。

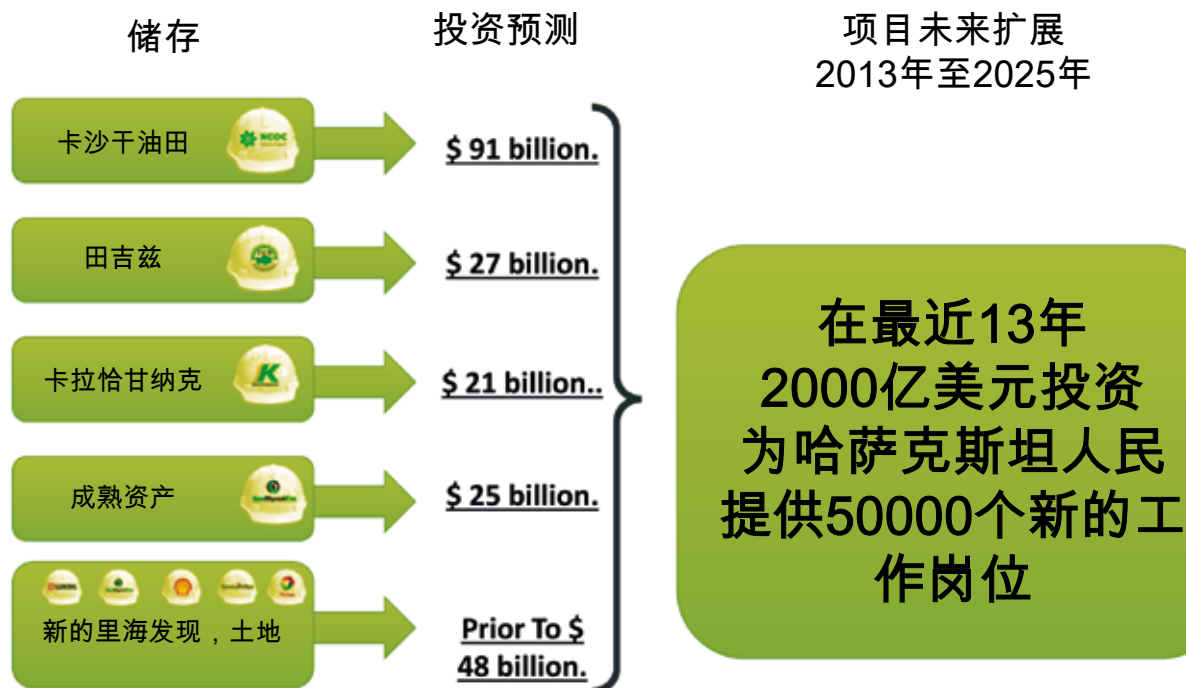
根据“Saulė”列车运行结果报告，2013-2014年期间，国家采取开展了多项活动，以提高集装箱服务效率并规范决定火车“Saulė”的资费条件，如果货物是从哈萨克斯坦的城市达到克莱佩达港，现在需要约一个月。但存在着从东到西交付货物不到10天的潜力，反之亦然。

5C原则

目前，在国际市场上就立陶宛和哈萨克斯坦的进一步合作发展前景进行讨论。建议增加集装箱列车“Saulė”货流，并吸引潜在货物基地增加，包括通过连云港港口的，来自于中国和东南亚国家的货物，通过哈萨克斯坦共和国和

- 1 准备路线图推出东西方向的高速列车，通过立陶宛港口回到路线分支；
- 2 创造从立陶宛到/通过哈萨克斯坦的多式联运航线；
- 3 与从东至西输送路线根据FEZ定位的国家进行合作，还有港口、分配中心、仓库以及沿整个走廊进行组合；
- 4 创建东西方向行驶的自动列车线路，具有严格的时间进度，考虑里程和运输循环的提高；
- 5 与立陶宛较高教育机构的是专业人才合作，为运输行业做准备。举办一个论坛；
- 6 开始就创建通过立陶宛的多式联运交通走廊进行调查，包括组织和筹款；
- 7 考虑从欧洲经立陶宛的港口进口设备，卡沙干、田吉兹、卡戎察拿克等石油的储存量。

审查通过立陶宛港口运输的储存项目的欧洲设备进口



哈萨克斯坦储存项目设备进口计划

立陶宛共和国等货运中心过境，到中欧和西欧的领土。考虑到中国作为一个巨大消费市场的可能性，组织运输流，通过减少车辆的停车时间而缩短到达中转的时间。选择货物运输的边境口岸，使从中国到欧洲的运输效率达到100%是十分重要的。（目前45%的时间不具备生产能力）。当选择路线和走廊时，有4个必要考虑主要部分——速度、成本和质量，以及保障/货物安全。这是确保物流服务国际标准的工具之一，是“5C原则”的实施——速度、服务、成本、安全性和稳定性。“5C原则”的实现不仅允许提高效率指标，也创造了可能性，来达到在排他性和定性服务效果下产生协同作用。

世界经验——创建物流系统

立陶宛和哈萨克斯坦联合项目在运输物流领域发展，并利用克莱佩达港口基础设施的货物处理量增加向/从/通过哈萨克斯坦，这是非常重要。很多国家的经济正在经历这个困难时期，需要搜索方式走出这个延迟了的危机。成为一个这样的方式，世界经验表明——是

建立物流系统。

目前，哈萨克斯坦的路途旨在伟大丝绸之路的复兴，立陶宛驻哈萨克斯坦共和国前大使，经验丰富的外交官 Romualdas Kozirovicius 说：“开发和形成物流、商业、运输和信息系统的优先意义，因为他们将让越来越多国家融合到全球经济和信环境”。

整合运输领域的进程有其规定的步伐，并结合各个国家的阶段和一个单一的经济环境的自身特点。但同时也存在一些义务，为国家的交通运输领域开辟了新的机遇。这里有几个参数。

首先，哈萨克斯坦，这是与其他国家接壤的大片领土，交通的发展——物流体系，降低运输成本是特别重要的，因为他们对经济学的多元化产生负面影响。在这个问题上的主要问题是资费政策，组织协调和监管国家的中转率，因为物流业务不限于一国境内。

我们的过境国，是有一个统一的关税政策。批准这些条件将是利率稳定的保证，这反过来又促进计划实现，并开启长期合同。通过确保关税的稳定性，哈萨克斯坦作为公共走廊的吸引力将沿着整条路线增加。作为响应全球最大

的公司，如“丰田”，“现代”等的优先需求，是越来越定性服务和货物安全。用统一态度设定要求、标准、服务、保障和创建路线意味着成本的优化，这将有利影响哈萨克斯坦运输行业的发展。

其次，在EAEU（欧亚经济联盟）框架内，进一步实现“新丝绸之路”项目是可能的，这一观点由N.Nazarbayev在第25次外国投资者会议上提出。伟大的新丝绸之路经济带的构想是得到中国领导者习近平的支持。在这种连接下，当选择当前的战略路线时，最实际的一个要素是关税同盟区以及创建交通路线——物流基地的经济关系带来共同经济空间内的发展。

第三，出海通道打开。海上路线运输的廉价模式是“没办法对抗大海”。在EAEU框架内，通过进入黑海和波罗的海发展国际海上运输是具有可能性的。所有这些因素对于运输行业的发展都产生积极的影响，因为运输业务的特点是它不受在一个国家内的限制，是国际性的。

有关货物运输的现代理念开始迅速变化，与哈萨克斯坦市场发展同步，这是源于运输服务的用户倾向于选择目前最优质的物流服务。

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



Republic of Turkey
Ministry of Transport, Maritime Affairs
and Communications



REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF ECONOMY



TCDD
Turkish State Railways



The Union of
Chambers and Commodity
Exchanges of Turkey



KOSGEB



THE EXHIBITION IS ORGANIZED WITH THE COOPERATION OF
THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY
(MÜHÜRBAKANLIĞI) WITH THE FOLLOWING MEMBERSHIP:

TÜRKEKEL FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu



Logistics for a better world

The guest of the of the magazine JÜRA MOPE SEA – is Tülay Gül, the Regional Manager of South Marmara of the Turkish company EKOL .

– Ms. Tülay Gül, participating at “Logi-trans” conference in Istanbul, you took an active part in the discussion on “Silk Road” among other issues. What does “Silk Road” mean to Turkey historically?

– The strategic importance of the “Silk Road” for Turkey is unquestionable. The “Silk Road” is not only an expression of a simple silk trade road from East to West, but also it is a general name of institutionalized trading culture.

Turkish people made trade and also managed

the market places on this road. So they became the main purpose of the trade between East and West. However, the role of the Turks on this road is not limited with those. Turks, who dominated more than a thousand years on “Silk Road”, got important income and earnings.

In those years the Turks depended totally on the West and East trade both from the sea and the land. Those years were the most powerful times for Turks in international politics for the Turkish history.

Nowadays, Turkey still protects the sensitive position on the “Silk Road”. For Turkey the “Silk Road” is a window which opens to the East. Every investment on the historical “Silk Road” is going to make a contribution to the economy of Turkey and the other countries.

There will be a high economic dynamism in order to develop the balance of land and sea trade with the modernizing of land and railway roads.



– Lately in the spheres of politics and business and especially in the field of transport and logistics they speak a lot about the initiative of China to create “Silk Road Economic Belt” and “XXI century maritime Silk road” with joint efforts. What do the representatives of logistics of Turkey think about those initiatives and what is your personal opinion?

– The government officials say that, Turkey and China who are in the two ends of Eurasia, share the same aim and the vision for the “Silk Road Economic Belt”. The partnership of that area is not only going to develop the dual relationships of trades and investments but also the “Silk Road Economic Belt” is going to provide new imaginations, new desires and new opportunities for the cooperation among the countries.

The “Silk Road Economic Belt”, will promote both the investment of the merchandise and invisible items of trade, and assure to share the suggestions and the goals.

Because of the unique geographical position, Turkey provides perfect line for the “Silk Road Economic Belt”.

– When Turkey was celebrating the 90th anniversary of its foundation, in the end of 2013 there was a grand celebration when the tunnel under the Bosphorus Strait was opened. This modern construction of the XXI century is globally known as “Marmaray” project. More than a year has passed since its opening. What impact did this project make on transport system? Did it justify the expectations of Turkish logistics?

– This project connects the suburb railway lines under the Bosphorus of Istanbul by a tube

tunnel. The under Bosphorus tunnel is a result of performing extensive scientific works since 1984. Thus, the railway systems percentage increased by the urban transportation.

By the interconnection of Europe and Asia, the public transportation increased in both sides. By this project; protection of historical and cultural environment provided, the travel duration became shorter, the traffic on the existing Bosphorus bridges decreased.

“Marmaray” provided easy, comfortable and fast transportation to the business and cultural centres, and it brought dynamism to the İstanbul’s economic life and approximate different places of the city.

– When writing about this project, international business magazine JÜRA MOPE SEA expressed the hope that Turkey would come to EU by “Marmaray” train. It is likely that the train is rather late and maybe that there is no such station on its route on the whole. I wonder, what do the representatives of Turkish business think about it?

– Turkish business world says, “Marmaray” is a kind of “Iron Silk Road” which connects Europe to Asia. They also say; “Marmaray” provides 130 gross ton reduction of greenhouse gas per year in İstanbul. “Marmaray” not only provides the reduction of the traffic but also avoid the air pollution.

Approximately 154 million 791 thousand 972 vehicle pass through the Bosphorus of İstanbul and emission of the gas is 44 million ton and due to “Marmaray” this rate is going to reduce to 130 thousand 355 ton.

As a company focused on the environment, “Ekol”, it is hard not to support this project.

– The motto of the company EKOL, where you are working, is “Logistics for a better world”. What is the practical expression of this motto? How can logistics change the world?

– “Ekol” is aware of protecting the nature and the environment with most fundamental and vital duties.

Therefore, “Ekol” has adopted the motto “Logistics for a Better World” for its business operations. This motto is an indication of how Ekol places importance on developing environmental awareness. This respect, it is extremely attentive to the issue of Green logistics which covers the industries environmental implementations.

With the motto “Logistics for a Better World”, the most important value for “Ekol” is to actualise the respect of environment and sustainable green logistics projects. With the intermodal system which we implemented in 2008, as EKOL, we reduced the exportation of the goods of Turkey to the European countries which cover a distance to 7 thousand kilometres to 2 thousand kilometres in every roundtrip time. Due to this reduction, in the world where the resources are consumed with a great speed, we provide 1600 litres fuel saving per one vehicle and saving thousands of trees. With the investments, we expand our Intermodal transportation network and reduce the carbon dioxide emission. We are proud of getting the “Eco Performance Award 2012” for the project in which we save hundreds of thousands of trees by carbon dioxide appropriations.

– Thank you for the answers.

Interviewed by Zita Tallat-Kelpšaitė





为一个更美好的世界而物流

本期杂志《海》的嘉宾，是土耳其公司EKOL南马尔马拉海物流总监Tülay Gül。

- Tülay Gül女士，在参加伊斯坦布尔“Logitrans”发布会上，你在各种问题中积极参与“丝绸之路”问题的讨论。在土耳其历史上，什么是“丝绸之路”？

-土耳其“丝绸之路”的战略重要性毋庸置疑。“丝绸之路”不仅是从东方到西方一条简单的丝绸贸易之路，也是交易文化制度化的总称表现。

土耳其人在这地方做贸易，还管理在这条路上的市场。因此，他们成为东西方之间贸易的主要目标。但是，土耳其人在这条路上的作用并不仅限于这些。土耳其

人，在“丝绸之路”上占主导地位超过一千多年，得到了重要的收入和利润。

在那些年里无论是从海上还是陆地，土耳其人完全依赖于西方和东亚的贸易。在土耳其历史上那些年中，是土耳其人在国际政治上最强大的时期。

如今，土耳其仍处于保护“丝绸之路”的敏感位置。土耳其的“丝绸之路”是通向东方的窗口。历史上“丝绸之路”的每一次投资都将会对土耳其和其他国家的经济做出贡献。

将会有较高的经济活力，以便发展陆

地和海上贸易的范围和铁路公路的现代化的平衡。

- 最近在政治和经济上，特别是在运输和物流领域，他们讲了很多关于中国的倡议，在双方的共同努力下打造“丝绸之路经济带”和“二十一世纪海上丝绸之路”。关于这些举措土耳其的物流代表是什么想法？您个人意见又如何？

- 政府官员说，土耳其和中国位于欧亚大陆的两端，共享“丝绸之路经济带”相同的目标和愿景。该地区的合作伙伴关系，





不仅要发展贸易和投资，也将通过“丝绸之路经济带”为国家间合作的双重关系提供新想象、新愿景和新机会。

“丝绸之路经济带”，将同时促进商品投资和无形的贸易物品，并保证共享建议和目标。

由于独特的地理位置，土耳其提供了“丝绸之路经济带”的完美线条。

- 土耳其正在庆祝成立90周年，在2013年年底博斯普鲁斯海峡下面的隧道被打开时，举办了一个盛大的庆祝活动。这家二十一世纪的现代化建设是全球知名的“马尔马雷”项目。一年多的时间，因为它的开放已经开始。这个项目就交通系统有没有什么影响？这是否证明土耳其的物流期望？

- 该项目由管隧道连接在伊斯坦布尔的博斯普鲁斯海峡的郊区铁路线。博斯普鲁斯海峡隧道下面是自1984年以来广泛进行科学研究的结果，铁路系统的百分比通过广泛进行城市交通推广得到了增加。

受欧洲和亚洲的互联互通，公共交通在两边增加。通过这个项目，历史和文化环境得到了保护，出行时间变短，现有的博斯普鲁斯海峡大桥的流量减少。

“马尔马雷”提供了到商业和文化中心方便、舒适、快捷的运输，它为伊斯坦布尔的经济生活和不同城市的近似地方带来了活力。

- 在写关于这个项目的文章时，国际商业杂志《海》表示，希望土耳其会乘“马尔马雷”列车来欧盟。这可能是比较晚的火车，也许整个路线上没有这样的站。我不知道您作为土耳其的代表企业想法如何？

- 土耳其商业世界说，“马尔马雷”是一种“高铁丝绸之路”，它连接欧洲至亚洲。他们还表示，“马尔马雷”确保伊斯坦布尔每年减少130总吨的温室气体。“马尔马雷”不仅提供流量的减少，也避免了空气污染。

大约有1.54亿79.1万及972辆车通过伊斯坦布尔的博斯普鲁斯海峡和气体的排放量为4400万吨，并且因“马尔马雷”速率将会减少到13万355吨。

作为一家专注于环境的公司，“EKOL”很难不支持这个项目。

- 公司EKOL的座右铭是，你工作的地方，就是“为一个更好的世界而物流”之

处。这句座右铭的实际体现在哪里？如何用物流改变世界？

- “EKOL”意识到保护自然的工作环境最根本，最重要。

因此，“EKOL”选用的座右铭是“为一个更好的世界而物流”来进行商业运作。这句座右铭对EKOL如何处理开发环保意识具有重要指示作用。这是在这方面非常关注绿色物流问题，以及涵盖了产业环境的实现。

座右铭“为一个更好的世界而物流”也是“EKOL”最为重要的价值观，是为项目成为实现尊重环境和可持续发展的绿色物流。当我们在2008年实施EKOL联运系统时，我们在每一程往返土耳其与欧洲国家之间货物出口，减少了的里程数从7000公里到2万公里。由于这种减少，在资源被以极快速度消耗的世界中，我们为每一辆车提供1600升燃料、数千树木的节省。随着投资，我们扩大多式联运网络，并降低二氧化碳排放量。我们通过二氧化碳适用技术得到“2012年维护生态表现奖”，我们为节约了成千上万棵树而感到自豪。

- 谢谢您接受我们的采访。

采访人：Zita Tallat-Kelpšaitė



ON A POOR SPRAT PUT IN A WORD!

Tatyana Gulbas
Member of Kazakhstan journalists' union

There is a monument in the Mamonov town, Kaliningrad region, Russia, which is dedicated to sprats: several fish in crowns "are diving" out of the can. And if I were requested to take part in discussion of how a sculptural sprat composition should look like in Latvia I would recommend the swings to be the base. Both are indispensable Latvian specialties. "Sprats on swings" – it is the hard lot of the holiday feast must-have (besides the „Russian salad“) in formerly allied republics. During the whole XX century, even during the most complicated periods of the "coldest" war, *Sprattus Sprattus* has never been announced to be the enemy or the reason of hundred millions' of people ruined health. Even vitamins D, E, PP, B6, B2 and B9, not to mention Omega number three – were found in this European sprat. And now? Charged of causing every food-borne sin. Recently it was discovered that sprats cause even... feminine cellulite.

Nevertheless, the way of catching this schooling pelagic fish – purse-seine for small and stationary net for smaller ones – hasn't changed. Since the Great soviet encyclopedia has defined "sprats" as any canned smoked small fish in oil, people keep packing this seafood in cans, keep flavouring it with alder smoke and hard women labour. It is women using their trained eyes on large and small fish factories who sort out attentively only ideal fish. There are only two commands for sprat shop foremen: "string small" (swings up) and "string big" (swings down). This is because it is strictly forbidden to put them in a row. Next – 15 steps of a smoking tunnel. Even if proper "Riga sprats" are produced in any other Latvian city.

What is the basic sprat trick? It is what is used for gilding the ideal fish.

Some use alder shave in smoking shop floors, some choose easier way and add liquid smoke in the chemical bouquet. This is substantial benzopyrene truth. Though where do we avoid this benzopyrene today? We have it in tea and dried

fruits but it is a different regrettable story. In our case Baltic Sea pearls proceed to a can in parallel or crisscross rows. Summer fish that gained fat is laid with bellies up, winter ones with small waist – exactly vice versa.

The roughest excess of carcinogen content in sprats captured in Kazakhstan was comparable to smoking four cigarettes in terms of adverse health impact. That is true only if you eat the whole can of sprats alone and without bread. I haven't met such people face-to-face but I heard that some did it for a dare. Meanwhile a lot of people who smoke a pack of cigarettes per day exist in the environment. Although every ministry of health warns us on every pack about the danger.

Being a demanding Kazakh-Latvian consumer, I usually "alert" to the outrageous absence of quality. Like in the story about Ventspils "Kilka in tomato sauce".

http://www.np.kz/2011/04/07/ne_budem_sudit_o_kilke_kelejino.html

Everybody could see that the sprat question – as well as class issue – is and will be having an edge to it. Another reason for that is the economic divorce of a huge family. Although after the parents' divorce children keep being friends, apart from negligent ones. Who then become the managers of particular careless companies or leave similar mark in history. It doesn't make sense, though, to judge the Gilded fish on them and chaotically prohibit its sailing across Seven seas. The matter here is not Big politics, where the amplitude of sanction-swings would be equal to the roller-coaster effect. The reaction of those who are the target audience of the product is what deserves our attention. Almost half a year ago (when the word "sanctions" was not the top word in internet) six Latvian producers found themselves in "The list of restriction and limitation" of the Kazakh Committee on Consumer Protection. Questionable quality could and seems to have taken place there. Following November the journalist of

the Kazakh media portal "Radiotochka" (it means "wireless post"), who seems to belong to that negligent children mentioned above, publishes the scoop: "Riga sprats are excluded in Kazakhstan". It is not the smoked wind of changes now; it is a distinct smell of burning. For on that day Kazakhstan was automatically ranked among the countries that impose sanctions over European goods. Though the country seems to be unaware of that.

What was even more surprising – the reaction of Kazakh consumers themselves, who were in a sense merciless in their comments: "We have our goods in excess, should they stop meddling!"; "Way to go, let them try to go on without us"; "We'll survive without poisonous fish" and so on and so forth. Sprats are neither in my taste preference, but it is the final product of a massive work of a tiny country, and one shouldn't judge His Majesty Sprat with precipitance by particular cases of shortcoming. This is because apart from the wonderful ability to shake us, the swings exhibit quite dangerous reciprocating motion as well.

After all, one can get along without plenty of things and can even be proud of that. But what is worrying is the volubility of comments that can declare war via internet against everything that you have issues with right at the moment. Against friends or complete strangers, famous and not so well-known artists, weather, nature and industry.

There is a memorial house of Baron Munchausen within cannon shot to numerous Latvian fish factories. The Baron pulled himself and his horse out of the mire by his own hair in the very same town, Dunt. It is there, in Latvia, he wanted to declare war against England. As a private initiative, so to say. Although before shooting with cherry-stones Baron kindly waited for explanations or for the response to the ultimatum. So there was time to think, discuss and reach the compromise.

What if we give thought more frequently, before pressing the button "publish a comment" – is it worth declaring war? Even to small sprats. ■



investeurasia

Antalya

The International Trade Fair for Property,
Project and Investment

4 - 7 November 2015

Antalya Expo Center / Turkey

www.investeurasia.com



[/investeurasia](https://www.linkedin.com/company/investeurasia) [/investeurasia](https://www.facebook.com/investeurasia) [/investeurasia](https://twitter.com/investeurasia)
investeurasia.com

K.Bakkalköy Mh. Koca Sinan Cd. Gümrükçü Sk. N:8 Ataşehir, İstanbul
T: 0 216 575 28 28(pbx) F: 0 216 575 11 01 - 02
investeurasia@investeurasia.com


PYRAMIDSGROUP
www.pyramidsfair.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

评论 一 怜 鲑 鱼 的 小 片 ！

Tatyana Gulbas
哈萨克斯坦记者工会会员

在俄罗斯加里宁格勒地区Mamonov镇有一座专门为鲑鱼所建的丰碑，在冠上有几条“跳水”出罐头的鱼。如果别人要我讲讲在拉脱维亚鲑雕成分看起来如何，我会说基本组成有斯温。两者缺一不可的是拉脱维亚特色菜。“斯温鲑鱼”——这是在前盟军共和国很多节日大餐必须具备的（除“俄罗斯沙拉”外）的硬菜。在整个二十世纪，即使在最复杂的“冷”战时期，鲑鱼从来没有被视为敌人，或是毁掉数亿人健康的東西。不用说维生素D、E、PP、B6、B2和B9，更不用说欧米茄之三——这些都是在这个鲑鱼里面被发现。而现在呢？最近人们发现鲑鱼引起了很多食物问题，其中包括女性脂肪团。

然而，这种海洋鱼的醒目教育方式会在小型固定网络内激其更小众群体的规模反应——这点倒是并没有改变。由于苏联大百科全书已定义“鲑鱼”为罐头油熏小鱼，所以不断有人保持以烟熏和妇女强力劳动来制作这个海鲜罐头。妇女用她们受训过的眼睛理清出工厂中的理想小鱼。预先只有两条鲑鱼店的工头命令：“小弦”（向上摆动）和“串大”（上下摆动）。因为严格禁止把它们放在一排。下一步是15步烟熏隧道。这样“里加鲑鱼”都能在拉脱维亚的其他城市合理生产出来。

什么是基本鲑鱼排？是用于镀金的理想鱼。

有些人在烟熏车间使用一些桤木刮，有些人选择更简单的方法，在化工花束加发烟液体。这是使用大量苯并芘原理。那么我们今天在哪儿避免了这种苯并芘？我们把它用在茶叶和干果中，但这又是另外一回事了，令人遗憾。在



我们的例子中，波罗的海珍珠并联或交错进行。鱼在夏天获得脂肪长了肚子，冬天就小腰——确实是反之亦然。

在哈萨克斯坦发现的鲑鱼最恶劣的影响，是致癌物质含量堪比吸4支卷烟的不利健康。当你单独吃掉整罐鲑鱼而没有面包的情况下，这还真是真的。我还没有面对面见过这样的人，但我听说有些人大胆做了这样一个实验。同时那些每天吸一包香烟的人也存在于同一个环境。其实健康的各个指标，都在警告我们吸一包烟有害身体。

作为一个高要求的哈萨克斯坦拉脱维亚消费者，我通常是对缺乏质量“警戒”到离谱。像约文茨皮尔斯的“克而卡的番茄酱”故事里那样。

http://www.np.kz/2011/04/07/ne_budem_sudit_o_kilke_kelejino.html

每个人都可以看到这个鲑鱼问题——以及相关问题——是啊，这都是相关的。另一个原因是一个巨大家庭的经济分裂。虽然那些不怎么样的父母，一般经过了离婚的父母会继续与孩子做朋友。那么，特别粗心的公司经理离开类似的历史商标。这没有任何意义，不过，用来判断他们的镀金鱼和禁止其混乱帆船横跨七海还可以。这里的事情并不是大的政治问题，不像制裁的振幅那样产生对等过山车影响。那些产品的目标顾客还是值得我们关注的。差不多半年前6家拉脱维亚生产者（那时候“制裁”这个词还不是位于互联网排行顶部）发现自己在哈委员会消费者保护的“制约和限制名单”中。质量方面的问题可能似乎已经发生。接下来的十一月哈媒体门户“Radiotochka”（它的意思

是“无线张贴”）的记者，似乎属于上面提到疏忽孩子的那类人，发布了这一堆话：“里加鲑鱼被驱除出了哈萨克斯坦”。现在不是改变熏风的时节；那是一种独特的燃烧气味。那一天哈萨克斯坦自动跻身在强加在欧洲商品制裁的行列当中，尽管该国似乎没有意识到这一点。更令人惊讶的是——哈萨克消费者自己，他们的评论挺无情：“我们的货已有超余，应停止干涉”；“要走的路，让他们试着没有我们去走”；“我们会生存下去，不与毒鱼一起”等等，等等。鲑鱼也不是我的口味偏好，但它是一个小国大量工作的最终产品，而我们不应该通过特殊情况下的缺点想下判断而造成大鲑鱼鲁莽问题。这是因为，使我们动摇的除了精彩能力，摇晃表现出的往复运动也相当危险。

毕竟，没有很多东西人们也可以相处，甚至可以为此感到自豪。但令人担忧的是，可以通过互联网对你在此刻有问题的一切健谈宣战。对朋友或对陌生人，著名的和不那么知名的艺术家、天气、自然和产业。

男爵Munchausen有个有纪念意义的房子，展示受攻击众多的拉脱维亚鱼工厂。男爵在小镇顿特用他自己的头发把自己和他的马拉出了泥潭。也同样的就是在小镇所在的拉脱维亚，他想对英格兰宣战。可以作为私人倡议这么说。虽然男爵之前用樱桃石头射击并好心等待解释或为回应最后通牒。所以就有时时间去思考，讨论并达成妥协。

那么如果在我们按下“发表评论”按钮之前给出更频繁的思考又会怎样——是否值得宣战？即使是针对小鲑鱼。



PERSONALLY WITH CHINA (3)

The world is a book. The one, who does not travel, reads the first page only.
St. Augustine

Zita Tallat-Kelpšaitė

Treasures of Gansu province (1)

We continue the diary of the trip that was started last year and which was organized by China Foreign Affairs Ministry. In the last edition of the magazine we closed the page of the trip on the 16th of September, in Beijing, where we said good-bye to China Performing Arts Association and we experienced how the Baltic States presented their art to China society. The heads of the association stressed that the reciprocal visit of Chinese art masters would take place to the Baltic States in 2015. Presently it is the 17th of February of the next year and I am sitting in Kaunas (Lithuania) state philharmonic society and listening to the opening concert of Chinese years of culture in the Baltic States – amazing ethereal music which is included into UNESCO list of intangible cultural heritage. They are – Mongolian folk traditional “khoomei” style and „long songs“ that are performed by Mongolian ensemble of traditional music “Ih Tsetsn” (China).

In China I managed to see, get acquainted and touch the unique things many times – UNESCO protected heritage – which already belongs not only to China but also to the whole world.

In the country, where the Great Silk Road started, there overlap the art, culture, traditions, religions and languages of many nations. So let's stop at the origin of the Great Silk road, at the geographical centre of China, in Gansu province.

Dunhuang – is the blazing beacon at the Great Silk road

Early in the morning of the 17th of September 2014 we leave Beijing for Dunhuang by the plane of China airlines and start our acquaintance with Gansu province, a significant centre of the Great Silk road which connected Asia, Europe and Africa.

The flight takes three hours and a half, so we have enough time to turn the pages of a great lot of cognitive literature that we got from the embassy of China People's Republic in Lithuania before leaving Vilnius.

Gansu province is a geographical centre of China. It is located between Tibetan Plateau, Inner Mongolia and Loess Plateau. So out of 454 000 square metres area, the great part of Gansu territory is at more than a kilometre above sea level height. Through the southern part of Gansu there flows the Yellow river which supplies the province and its capital Lanzhou with potable water. Gobi desert covers a great part of Gansu province which is included into the top five of the biggest deserts of the world. Among arid deserts (of dry and hot climate) Gobi desert is in the third place after Sahara and the Arabian Desert. If we take into consideration the polar deserts of Arctic and Antarctic, then Gobi desert with the area of 1,3 million km² will be the fifth biggest desert on Earth which stretches via the North-West China and South Mongolia. The landscape of Gobi desert is – big pebble plains or rocky outcrops. There are quite few sandy dunes.

Dunhuang – is one of the biggest and most significant stopping points on Silk Road. When the Emperor Wu of Han dynasty ruled the country, in 121 B.C. Dunhuang was founded as the outpost of border garrison in order to defend from predatory nomadic tribes. Taking into consideration the techniques in those days, it was built surprisingly quickly – during 17 years and soon it became the historical junction of the North and South Silk road, the crossroad between the old South Silk road and the main road leading from India, via Lhasa, to Mongolia and South Siberia. This point controls the gates to a narrow Hexi corridor which led straight to the heart of northern China – the old capitals Changan (now Xi'an) and Luoyang.

The Emperor Wu sent diplomatic missions to the West countries two times to negotiate in order the friendship road to the West were opened and it might create convenient conditions for China to cooperate with Middle Asia. To the mind of the Emperor such a road should help not only to develop trade but also induce the friendship between the nations, introduce civilization and humanity in the world.

The outpost became important gates to the West and a commercial centre of the Silk Road, the meeting place of different people, cultures, traditions, ideas and religions. By this road there also came new religions to China. The most influential of them was Buddhism.

Dun Huang means a “Blazing Beacon”. It had to warn about robbers' attacks and show the place where it is possible to safely hide, get warm, rest, and quench your thirst and hunger. There were good conditions for such a shelter as Dunhuang was settled at one of the richest oases in the mer-



ciless desert of Taklamakan, and this name in the Uyghur language means “The desert from which no one returns”, in the Turkish language – “The place of ruins”. Some geographers and ecologists attribute Taklamakan desert to the massif of Gobi desert, others consider it – as independent desert. Taklamakan – is a scorching and dangerous place. In the desert which is remote from the open water basin for thousands of kilometres especially dry climate prevails. In summer it is hot, in winter – it is extremely cold. Life is buzzing only in oases.

Dunhuang is one of the most important oases on the Silk Road. From here the Silk Road divides into two branches. The roads meet again in Kashgar oasis when 2 200 km are covered. Between those two oases the Silk Road was the most difficult and dangerous: hunger, thirst, robbers, sand storms that used to bury the whole caravan and exhaust the travellers. For those who went to the West, Dunhuang was the last rest station before the new confrontation with the desert and for those who went to the East – the first oasis in Chinese land.

In order to survive in this scorching land, where dangers waylay in every step and the ghost of death breathes into the head, the people tried to make strong not only their bodies but their souls as well. They needed help from higher powers as they could thank for the saved life and ask egis in their further way. Out of those needs there appeared on the Silk Road the most adored sacred place and one of the world biggest Buddhist art gallery – Thousand Buddha Temple.

Magao Grottoes or Thousand Buddha Caves

The trip to the world most famous temple of Buddhism located at 25 km southwest to Dunhuang, starts even before leaving the city. We stop at the impressive building reminding a sandy dune by its form. Recently opened to the visitors the museum of the Thousand Buddha Temple is built and equipped following the latest construction and high technologies.

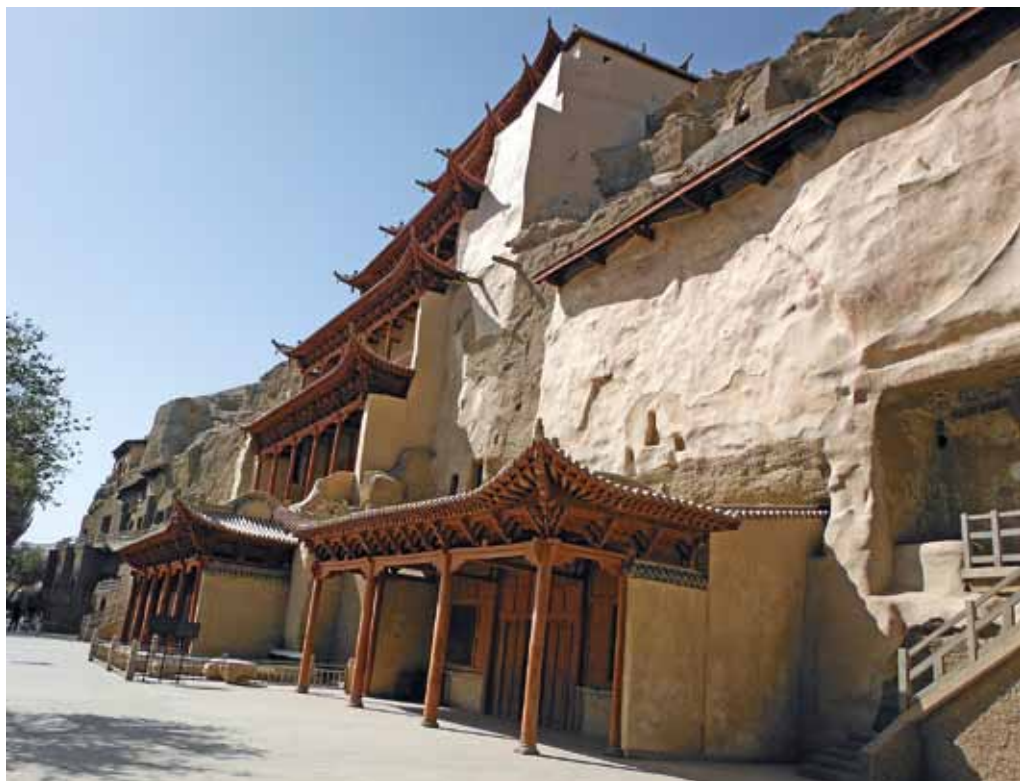
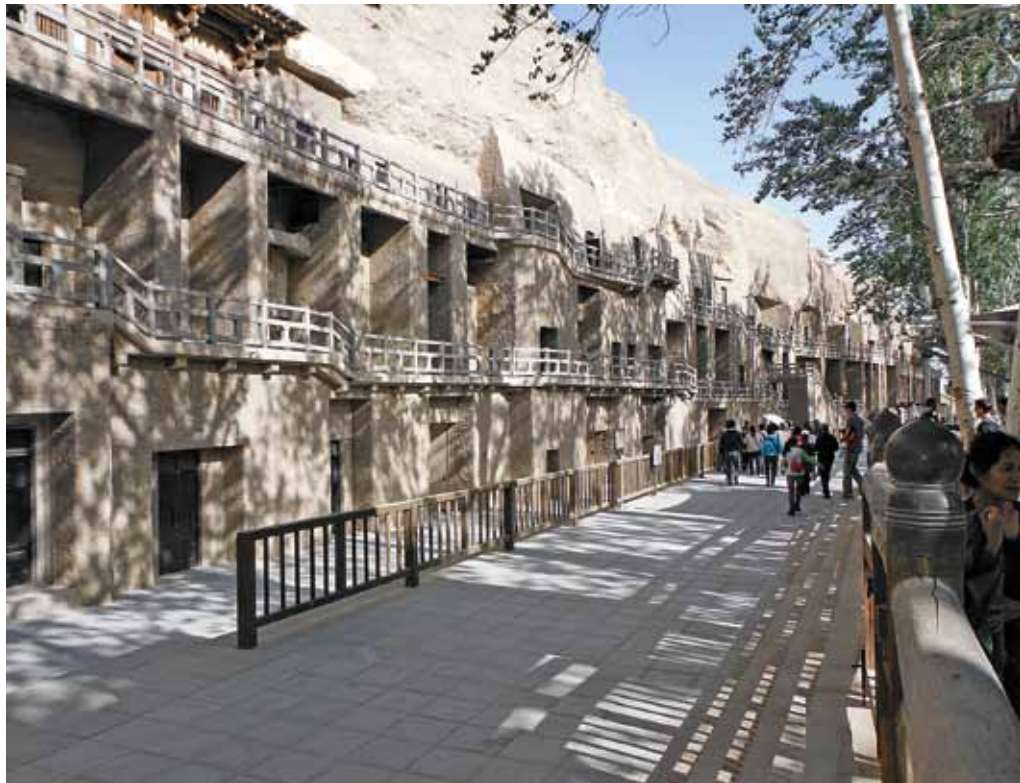
In the panoramic hall we see several dimension documentary-feature film – Magao history. I don't know whether all the people present there see it in the same way as I see, but I really feel being together with the caravan which got into the sand storm and was attacked by the robbers, I see a meditating monk Lie Zun (Yuezun) in the middle of the desert seventeen centuries ago when he was visited by enlightenment and image and he saw himself among a thousand golden light-emitting Buddha statues.

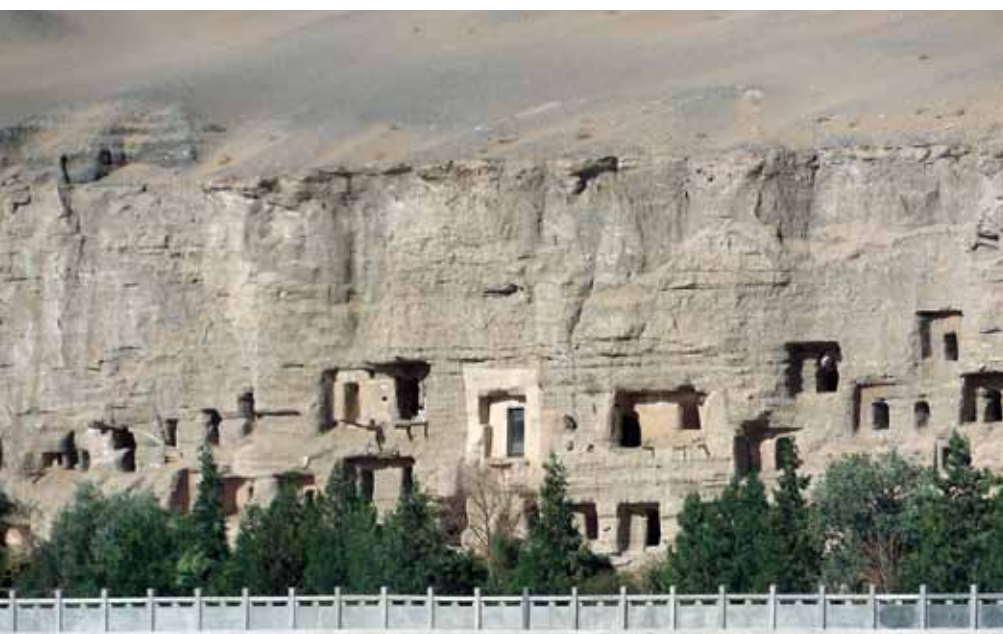
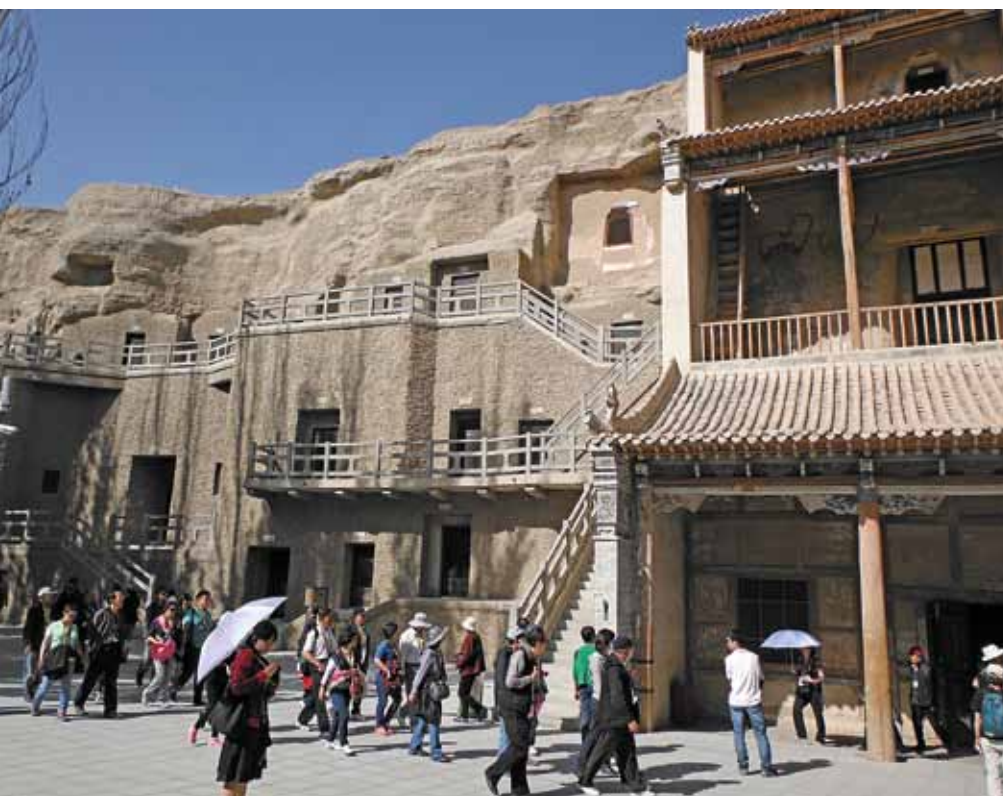
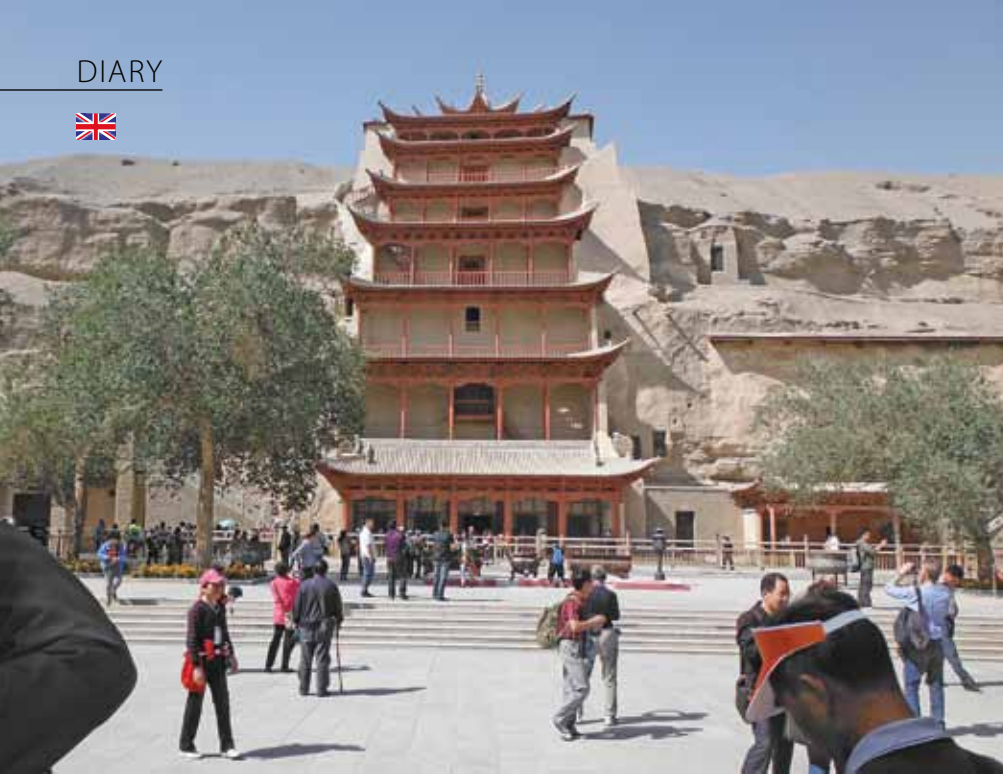
These spiritual experiences encouraged Lie Zun in 336 digs the first cave in the mountain.

More and more monks and pilgrims joined him and after long centuries of work in Magao Mountain there appeared a temple with a thousand of Buddha.

The film fascinated and excited imagination. The tourists emotionally prepared in this way, go to a Thousand Buddha Temple. The reality surpasses the vision. It is difficult to believe the power of a man's imagination, persistence, goal-seeking and hands.

492 temples in the cave make the complex of a thousand Buddha. Some of them are even in the ▶





depth of one and a half kilometre and some are – 50 m height. The smallest cave is 30 cm of height. The biggest one covers 268 sq. m. Supposedly, there are still uncovered and undiscovered caves. All 492 temples are decorated with the sculptures and beautiful frescoes. There are more than 2 400 decorated sculptures and frescoes painted in different periods which cover the area of 45 thousand sq.m, and more than 50 thousand different inscriptions on the walls. The guides say that if all the treasures of Magao art were transferred to a gallery, the wall of 45 km would be covered. In this biggest art gallery all the pieces of art are originals. They are not changed by copies. The majority of the pieces of art are preserved so well that they do not need restoration.

Magao caves are significant for the history and culture not only as Buddhism temple. Without the pieces of art, there have been collected and stored different manuscripts. Around the XII century the entrance to the caves was bricked up. Now they think that it was done consciously in order to protect manuscripts during the periods of various cataclysms and leave for the future generations. On the 25th of June 1900, the Daoist monk Wang Yuan-lu who worked as a guard cleaned the grotto buried by sand, found the bricked wall and started to destroy it. There opened a true Ark of the Covenant. There were about 50 thousand of different documents, painted portraits, musical instruments and other relics of Buddhism culture from several dynasties since IV century to XI. The oldest text reaches the year 405, the latest one – 1002. They are the manuscripts written in the other languages such as Chinese, Tibetan, Uyghur, Sanskrit, Sogdian and even little known Khotanese: sutra, prayers, dictionaries, administration documents, and the works of history, philosophy, economics, literature, war and others. In the cave library there was found the first printed book in the world “Diamond sutra” with the wood engravings of the beginning of the VIII century, dated by the year 868. So it is possible to think that the European German printer Johann Gutenberg, who created letters casting device and a hand print press and in 1454–1455 printed the “Bible” in Mainz city, was the second in the world.

The facts, fixed in the found documents, evidently show the significance of the Silk Road that passed via Dunhuang to the development of the world economics and culture. It is seen from the documents that Dunhuang city was not only a distribution centre of goods on the Silk road but also the active producer and exporter of goods: silk, cotton, fur, tea, pottery, medical things, paints, perfumes, jewellery, embroidery, porcelain, tools, dried fruits and the livestock grown up there.

The news about a special discovery – library cave – spread all over China and out of its borders very quickly. Soon the foreign scientists started to arrive to Dunhuang. Expeditions of scientists from Britain, India, Japan, Hungary, France and Russia investigated Magao caves, wrote and preached sensations. Some took part of the written monuments and pieces of art from the cave. Only recently China has taken steps to recover them.

In 1961 the Government of China People’s Republic announced that Magao complex was recognized as a historical monument of special signifi-



cance, protected by the state. In 1987 Magao caves were included into the list of UNESCO world cultural heritage.

In 2008 the Government of China People's Republic approved a plan of EUR 25 million, dedicated for the protection of this heritage witnessing the historical and cultural interchange between China and other countries for more than one thousand years.

Crescent Lake in the desert and Singing Sand Dunes

Mingsha Shan is a visit card of Dunhuang. The place was and still is attractive due to its phenomenal secret which is not discovered yet – echoing – sand mountain and small and never drying crescent form lake stretching in the middle of the surrounding mountains. In word-for-word translation Mingsha Shan means “echoing – sand mountain”. In tourist literature Mingsha Shan is called as “singing dunes” or “singing sand”.

When a man or a camel steps on a clean yellow sand or when it is drifted by a raging wind, one can hear a strange sound – maybe it is a melody similar to a sigh of the sea or a song of a siren or a cry of a nomad who lost all his friends, and it erases from the memory longing for home and lures to go further to the unknown horizons. The more you go away to the desert, the more you get overpowered by this strange melody, sounding like an enchanting promise of undiscovered land and you go on without turning back. If you are not Odysseus from Ithaca and have no wax to clog your ears, you are unlikely to return home...

These mysterious mountains engird a small oasis from all sides where for thousands or maybe millions of years there is Yueya Quan Lake. This lake is 30 m long, 20 m wide and about 5 m deep but it has never dried or was covered by sand storms. Its water depth sometimes changes: it may be 7,5 m and 1,5 m of depth. Crescent lake in written sources was mentioned for the first time in the IX century when the Tang Dynasty ruled. In the documents found in Magao caves it is written that bright blue colour of the water of this lake is clear, clean and lymph, it is potable and suitable for making tea and has healing powers. They believed that if you drink the water from this lake and eat the fish “Tiebei” spiced with magic grass growing at the lake, you will be able to save eternal youth and prolong life.

In the old Chinese culture the pursuit of longevity is especially stressed. A lot of symbols and rituals are connected with longevity. It is not surprising that the lake which is not dried by the sun and covered by sand, is longevous and immortal itself, and in this way it may transfer such peculiarities to a man. Whatever you say, the facts contravene with physics. In this place where the water evaporation is one hundred times greater than rainfall, the lake never dries...

The wonder of nature inspires scientists and artists. One of them investigate this phenomenon and create theories, the others – create poems saying that this lake – is the image of the moon sent by Gods to the Earth to treat the tired human soul.

Continuation of the diary – in the next edition of the magazine. ■





我个人与中国之间的故事（三）

世界是一本书。不旅游的人，只读了书的第一页。
圣·奥古斯丁

Zita Tallat-Kelpšaitė

甘肃省的珍宝(1)

我们继续讲述始于去年的由中国外交部组织的行程故事。

在上一期杂志里面，我们讲到了9月16日在北京，在那里我们告别了中国表演艺术协会，我们看到了波罗的海国家在中国社会介绍他们的艺术。该协会的负责人强调，中国艺术大师将在2015年回访波罗的海国家，也就是下一年的2月17日。此刻我坐在考纳斯（立陶宛）国家爱乐协会，听对中国文化年在波罗的海国家的开幕音乐会——惊人的空灵音乐被列入联合国教科文组织非物质文化遗产名单。他们是由具有蒙古族民间传统“呼麦”和“长歌”风格的传统音乐，蒙古乐队“音和思琴”（中国）演奏。

在中国，我很多次设法去看，去结识和接触到独特的东西——联合国教科文组织保护遗产——这已经不仅属于中国，而且属于整个世界。

伟大的丝绸之路开始于这个国家，这里重叠着许多国家的艺术、文化、传统、宗教和语言。所以让我们停留在伟大丝绸之路的源头，在中国地理中心甘肃省。

敦煌——是伟大丝绸之路上的 炽烈航标

早在2014年9月17日上午，我们中国航空公司的飞机离开北京前往敦煌，这里是与甘肃省大丝绸之路相识的开始，是连接亚洲、欧洲和非洲的中心。

飞机飞行时间为三个半小时，所以我们有足够的时间阅读一则伟大的有很多认知的文献，我们是在离开维尔纽斯之前从中国驻立陶宛大使馆处拿到的这个文献。

甘肃省是中国的地理中心。它位于青藏高原，内蒙古和黄土高原之间。所以除了有45.4万平方公里面积外，甘肃境内大部份超过海拔高度约1000米。黄河经甘肃南部流入，为此省及其省会兰州提供饮用水。戈壁沙漠覆盖甘肃省很大一部分，被列入世界上最大沙漠前五名。其中干旱沙漠（干热气候）戈壁沙漠排在撒哈拉沙漠和阿拉伯沙漠之后第三位。如果我们算上北极和南极，戈壁沙漠面积是130万平方公里，将通过西北中国和蒙古国南部一直延伸，是地球上第五大沙漠。戈壁沙漠的景观是——大卵石的平原或岩石露头。有相当一些沙丘。

敦煌——是丝绸之路上最大和最显著的停点之一。当汉武帝统治国家时，公元前121年敦煌成立边境驻军前哨，以便防守游牧部落的掠夺。考虑到在那个时代的技术水平，这建立也是出奇的快——17年的时间，这里很快就成为了北方和南方交界的丝绸之路。南部的是老丝绸之路，从印度方向的主要公路的十字历史路口，经拉萨、蒙古和西伯利亚南部。这一点控制大门狭窄的河西走廊，直接通向中国北方的心脏——老首都长安（现在的西安）和洛阳。

汉武帝派外交使团去西方国家两次进行谈判，打开了通向西方的友谊之路，





这为中国合作中亚创造可能的便利条件。在皇帝心里，这样的路应该不仅有助于发展贸易，也会增进各国之间的友谊，引进世界文明和人性化。

前哨成为向西发展以及丝绸之路商业中心的重要大门，是不同的人、文化、传统、观念和宗教的聚会场所。通过这条路上也有新的宗教来到中国。其中最有影响力的是佛教。

敦煌是指一个“燃烧的灯塔”。它面对劫匪的袭击必须发出警告，并显示在哪里可以安全地躲起来，得到温暖，休息，解渴和饥饿。敦煌为避难所提供了良好的条件，是最无情沙漠之一塔克拉玛干里固定存在的最富有绿洲。在维吾尔语里这个名字的意思是，“从没有人返回的沙漠”，在土耳其语里，意思是“毁灭之地”。一些地理学家和生态学家归类塔克拉玛干沙漠戈壁的地块，其他人认为它是作为独立的沙漠。塔克拉玛干——是一个炎热和危险的地方。在这远离开阔水域盆地数千公里特别干燥的气候下盛行的沙漠。在夏季炎热，冬季——它是非非常冷的。生命只在绿洲处作响。

敦煌是丝绸之路最重要的绿洲之一。从这里丝绸之路分为两个分支。道路在喀什绿洲时再次相遇，2200公里都包括在内。这两个绿洲的丝绸之路是最困难、最危险的：饥饿、干渴、强盗、沙尘暴会埋葬整个车队和出行的旅客。对于

那些去西方的旅客，在面对沙漠中新的对抗之前，敦煌是最后一个休息站；对于那些去东方的旅客，这里则是中国土地上的第一块绿洲。

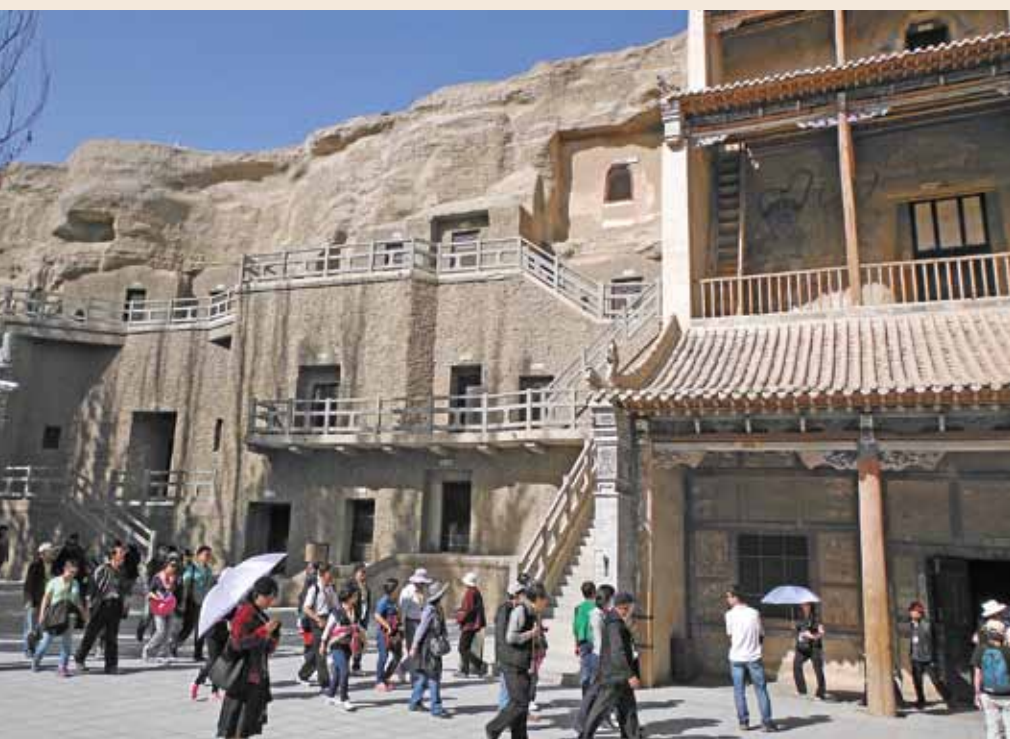
在这片炎热土地，其中危险伏击每一步，死亡幽灵被呼吸入体内，人们试图强大的不仅是他们的身体，也有他们的灵魂。他们需要来自更高的权力帮助，以便他们可以感谢保存下来的生命，并要求在下一步前进中得到保护。出于这些需求便出现在丝绸之路出现最崇拜的圣

地，和世界上最大的佛教艺术画廊之一——千佛寺。

莫高窟或千佛洞

这次旅行中到达的世界最著名的寺庙是位于敦煌西南25公里的佛教，参观开始于离开这个城市之前。令我们印象深刻的是它的建筑形式，是一个沙丘型。最近向游客开放的是具有最新建设和高科技装备的千佛洞博物馆。





在全景大厅我们看到几个维度的纪录片、故事片——是讲述莫高窟的历史。我不知道是否所有在场的人们，看到它时跟我看到时有同样的感觉。因为我真的觉得钻进了沙尘暴，遭到劫匪并与马帮在一起。我看到一个尊烈和尚在17世纪前的沙漠中打坐时，参观了他的启迪和形象，他看见自己在一千金色发光佛像当中。

这些精神体验鼓励尊烈挖掘出第一个山洞。

之后几百年间越来越多的僧侣和朝圣者参加了他的莫高山的工作，便出现了一千佛的寺庙。

设想的着迷和兴奋的想象。游客在这样的情绪中做准备，去千佛寺。现实超越的亲眼所见，令人难以置信，一个男人的想象力、持久性、目标搜寻和双手的力量。

在山洞里做出492座千佛寺庙是很复杂的。其中有些是绵延1500米，有些是近50米的高度，最小的洞穴为30厘米的高度，最大的一个占地268平方米。据称，仍有裸露和未被发现的洞穴。所有492座寺庙都装饰有雕塑和美丽的壁画。有超过2400幅装饰雕塑和壁画在不同时期覆盖了45000平方米的面积，墙壁上有超过50000的不同铭文。导游说，如果莫高所有的艺术珍品被转移到一个画廊，45公里的墙体将被覆盖。在这个最大的艺术画廊中所有的艺术作品都是原件。它们没被拷贝改变。大多数现有技术片被保留得非常好，他们不需要被修复。

莫高窟的历史和文化，不仅局限于佛教寺庙。除艺术作品外，已经出现了收集和储存不同的手稿。大约在十二世纪的入口处的洞穴被用砖堵死。现在，他们认为，这是为了在各种灾难的时期，保护手稿留给后人自觉完成。在1900年6月25日，道士王远录担任警卫清理埋沙的洞穴，发现了砖砌墙，开始打开它。于是发现了真正的艺术方舟。大约有50000件不同的文档，画的肖像，乐器和佛教文化，历史可以从四世纪追溯到十一世纪的朝代文物。最古老的文字来自于405年，最后的文字来自于1002年，都写用其他语言写的文稿，如中文、藏文、维吾尔文、梵文、粟特文甚至鲜为人知的于阗的手稿：经、祈祷、字典、管理文件、历史学、哲学、经济学、文学、战争和其他人的作品。在山洞库还发现世界第一本用八世纪初木版模子印刷的书籍“金刚经”，日期是868年。因此，可以认为，欧洲的德国打印机约翰古腾堡，它创造了字母铸造设备，在1454年至1455年在美因茨市印刷“圣经”，是世界第二。

在文件中发现了一些事实，显然表明丝绸之路始于敦煌，通过传递给世界



经济和文化发展带来重要意义。从文档中显示，敦煌在丝绸之路上不仅是一个商品配送中心，还是商品的有效生产国和出口国：丝绸、棉布、毛皮、茶叶、陶瓷、医疗物品、油漆、香水、珠宝、刺绣、瓷器、工具、干果和家畜都在这里长大。

关于这则特殊发现的新闻——藏经洞——遍布中国，其传播非常快。不久，国外科学家开始到达敦煌。来自英国、印度、日本、匈牙利、法国和俄罗斯科学家组成的探险考察莫高窟，写了宣讲的感觉。有的从洞穴中拿了一部分书面古迹和艺术作品。只是在最近，中国已经采取措施来恢复它们。

1961年中国政府宣布莫高窟的复杂建筑被认定为具有历史特殊意义的纪念碑，受国家保护。1987年莫高窟被列入联合国教科文组织的世界文化遗产名单。

2008年中国政府批准了2500万欧元的计划，专门用于保护这一见证中国与其他国家之间的历史和文化的交流超过千年的遗产。

沙漠上的月牙泉和鸣沙山

鸣沙山是敦煌的参观证。这个地方现在仍然有吸引力，因为它惊人的秘密尚未发现——呼应——沙山和永不干涸的月牙样子的湖泊深入到周围群山中间。按照字对字翻译鸣沙山的意思是“呼应——沙山”。在旅游文献中鸣沙山被称为“会唱歌的沙丘”或“唱沙”。

当一个人或一匹骆驼走在一片干净黄沙上时，或当物体被狂疾的风吹得漂颠的时候，可以听到一种奇怪的声音——也许是类似于大海飒飒，或游牧的人与他所有朋友走失时候发出的警笛或呐喊的歌曲旋律，这声音清除着对回家的渴望以及进一步去未知视野的向往。你走的沙漠越多，你越受制于在这陌生的旋律中，听起来像未被发现的土地迷人的承诺，你不能回头继续前行。如果你不是从伊萨卡来的奥德赛，也没有蜡堵塞耳朵，你不可能回家了...

这些神秘的群山自四面八方围着小绿洲，是千百年来或可能有几百万年以来存在的月牙泉湖泊。该湖长30多米，宽20

余米，大约有5米来深，但它从来没有干涸或被沙尘暴覆盖。它的水深有时会改变：可能是7.5米和1.5米来深。月牙泉被在史书上首次提及是在九世纪唐代统治时期。在莫高窟洞穴中发现的文件上写着，这湖水颜色碧蓝、清澈、干净，是饮用水和适合泡茶，并已有自愈能力。他们认为，如果喝这个湖的水，吃“铁北”鱼并配以魔力草能延年益寿。

在中国的古代文化中特别强调追求长寿。很多符号和仪式都与长寿有关。并不奇怪，不被太阳照射而干涸并有湖水覆盖的湖，这就是长寿和不朽本身，这种特殊性也可能以这种方式转移到一个人身上。无论你怎么看，在这里事实违反了物理学。在这个地方，水分蒸发比降雨强度高一百倍，但湖水不会干涸.....

大自然的奇迹激励着科学家和艺术家。其中一方调查这一现象，创造理论，一方——就这个湖创建诗说——这是神以月亮的形状发送到地球上，来治疗人类的疲惫心灵。

要想继续听故事——请见下一期杂志。



Intermodal Europe 2014 brings innovations to the growing market

Intermodal freight transportation is reported to be one of the largest growing markets in the world, estimated to be worth \$12.28 billion in 2014 and growing to \$26.19 billion by 2019. The increasing buoyancy of the industry was highlighted at Intermodal Europe 2014, the leading exhibition and conference for global container transport and logistics, across the road, rail and sea sectors.

"Intermodal Europe 2014" exhibition, held in the vibrant port city of Rotterdam, provided a platform for over 100 exhibitors showcasing their latest products and services, and thousands of industry professionals in the container, transport and logistics industry, to come together, and shape the future of the intermodal freight transportation market.

"We offer a lot of innovations for the container industry", – says Boudewijn Ligterink, Director of AM-Solution, a company that offers maintenance and electronics repairs and consumable spare parts, develops innovative tools, and provides consulting, advising and marketing services.

The global issues of cost and emissions reductions were addressed at the show. "With a reported increase in global container trade earlier this year, the industry continues to focus on improvement in these areas", – says Sophie Ahmed, Event Director.

Container designer, research and development company, Holland Container Innovations (HCI), officially launched 4FOLD, the world's first and only fully certified 40ft HC foldable container, with a conference session and live demonstrations at "Intermodal Europe 2014".

Foldable containers help to reduce the costs associated with transporting empty containers, enabling four folded containers to be transported in the space of just one standard container. This also helps to reduce emissions through decreasing the number of journeys required to transport four folded containers.

Some of the industry's most significant container and logistics companies exhibited at Intermodal 2014 including: "Carrier Transicold", UNIT45, "Maersk Container industry AS", "Thermo King", "Interchange Systems Private Limited", "Textainer, Seaco", CARU, "CPI Group", "Dong Fang International Asset Management" (Germany GmbH), "AM-Solution", DAIKIN, the Container Owners Association (COA) and many more.

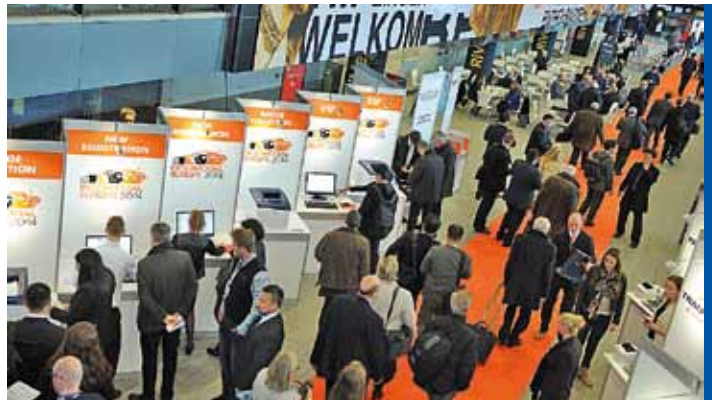
With over 30 free-to-attend conference sessions over the three days, visitors of Intermodal Europe were invited to listen, and share their ideas about a number of influential topics, including growth and consolidation in the container industry, secure global supply chains and developing the Pak-China Intermodal Economic Corridor.

A workshop conference session addressing "Intelligent Logistics through Partnering in the Supply Chain" was chaired by European freight forwarders association, CLECAT, and the European Shippers Council (ESC). The session gave shippers and freight forwarders the opportunity to share information and address some of the challenges that face users and operators through partnerships within the supply chain, as well as looking at some of the developments within the industry.

"The conference session was great. I didn't expect so much discussion of different points of view from shippers, providers and consultants", – says Joost Sitskoorn, Acting Secretary General, European Shippers' Council (ESC), who was part of the workshop. "We can't ask for a better environment than Intermodal Europe."

Conference speakers offered knowledge and valuable solutions to a variety of current challenges within the industry.

A conference session discussing the eMAR (e-Maritime Strategic Framework and Simulation based Validation) project was chaired by Ioannis Koliouisis, eMAR Communications Manager, and included a round table discussion. The session addressed whether Supply Chain Excellence can be achieved through ICT (Information and Communications Technology) innovation and looked into facilitating information exchange among maritime business and governmental actors. It also explored new busi-



ness opportunities for companies, reducing administrative barriers in European shipping and ways that shipping operations can be improved with advanced collaboration tools.

"Intermodal Europe is an interesting platform, bringing people together from across the logistics sectors to discuss innovation" says Ioannis Koliouisis. "As a research project, presenting our results at Intermodal 2014 offers us an opportunity to engage with industry stakeholders and discuss our ideas with relevant people. Conference attendees learnt what's happening with European Commission funded research in their domain, which they could take back to their business strategy decision makers, and be better informed as to what new technologies and policy roadmaps are relevant for their business."

For the first time, Intermodal Europe co-located with Transport & Logistics Rotterdam, increasing business opportunities for all involved. "There is a strong crossover between both Intermodal Europe and Transport & Logistics events" explains Sophie Ahmed. "By co-locating we offered a number of additional benefits to visitors and exhibitors of both events, and there was more spending power than ever."

Widely considered to be one of the most important events in the container shipping calendar, Intermodal 2014 was a huge success for all involved and exhibitor stands for the 2015 event are already selling quickly.

To exhibit, or speak at the 2015 event, or to find out more please contact Sophie Ahmed on sophie.ahmed@informa.com



TRANSPORT EVENTS
www.transportevents.com

**8th PHILIPPINE
PORTS AND SHIPPING 2015**

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

**3rd MED PORTS
2015**

Wednesday 25 and Thursday 26 March 2015
Fully Supported by Marsa Maroc
Sheraton Casablanca Hotel and Towers, Morocco

**11th TRANSMiddle East
DOHA 2015**

Wednesday 6 and Thursday 7 May 2015
Hosted by Qatar Ports Management Company (Mwani Qatar)
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
India**

Thursday 17 and Friday 18 September 2015
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India

**13th 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

**14th Intermodal
AFRICA
2015**

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
Hosted by Nigerian Ports Authority
Lagos Oriental Hotel, Nigeria

**10th INDIAN OCEAN
PORTS & LOGISTICS
2016**

Thursday 28 and Friday 29 January 2016
Hosted by Port Reunion
Reunion

**7th INTERMODAL ASIA
2016**

Thursday 25 and Friday 26 February 2016
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia

**15th Intermodal
AFRICA
2016**

Wednesday 30 and Thursday 31 March 2016
Hosted by Ghana Ports and Harbours Authority
Accra, Ghana

**4th MED PORTS
2016**

Wednesday 27 and Thursday 28 April 2016
Hosted by Tanger Med Port Authority
Tanger Med Port Center, Tanger, Morocco

**5th BLACK SEA PORTS & SHIPPING
2016**

Thursday 26 and Friday 27 May 2016
Hosted by Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime SA Constanta
Constanta Exhibition Center, Constanta, Romania

**14th ASEAN
PORTS & SHIPPING
2016**

Wednesday 29 and Thursday 30 June 2016
Bangkok, Thailand

**11th Southern Asia
Ports, Logistics and Shipping 2016
Sri Lanka**

Thursday 8 and Friday 9 September 2016
Hosted by Sri Lanka Ports Authority
Colombo, Sri Lanka

**12th TRANSMiddle East
JEDDAH 2016**

Wednesday 26 and Thursday 27 October 2016
Jeddah, Saudi Arabia

**16th Intermodal
AFRICA
2016**

Thursday 24 and Friday 25 November 2016
Sai Rock Hotel Mombasa, Kenya

www.transportevents.com





Logitrans 2014 (Istanbul, Turkey) Companies` looks for cooperation opportunities across borders

The 8th International Trade Fair for Logistics and Transport *Logitrans 2014*, which was held at the Istanbul Expo Center from 19 to 21 November 2014, attracted a total of 14,428 visitors from 56 countries, i.e. an increase of 22 percent, 200 exhibitors from 22 countries presented their services and products in two exhibition halls. Besides Turkey, the top 5 exhibitors and visitor countries in order of sequence were Germany, Austria, Italy, the Czech Republic and Luxembourg. Over 50 percent of the exhibitors came from abroad.

Event for the market leaders

Gerhard Gerritzen, Deputy Managing Director of Messe München, was satisfied with the results: "The substantial rise in the number of visitors proves that *Logitrans* has become a permanent fixture in the exhibition calendar and is a must-attend event for the market leaders in the industry".

Ilker Altun, Managing Director, EKO MMI Fuarcilik, further underlines the importance of the show: "*Logitrans* is the only logistics fair in Turkey. Global logistics operators are aware of this and the ones who have business plans in this region come to *Logitrans*".

National and international companies primarily come to *Logitrans* to look for partners and cooperation opportunities across borders.



This was also the objective of Mark Vogt, Head of International Sales and Marketing, Aberle GmbH (Germany): "We are using our presence at *Logitrans* as a platform for deeper Turkish market penetration and for becoming even more active. We see the community of German firms here at the trade fair as a clear advantage for us in Istanbul in concluding additional collaborative ventures".

Heinrich Ahlers, Managing Director of Buss Port Logistics (Germany), already has gone one step further: "Our participation in *Logitrans* has paid off twofold. It was through our participation in the trade fair that we acquired our current partner and this year we successfully launched in Turkey at *Logitrans* with our new joint firm".

Jakob Oehrstroem, Chief Commercial Officer, AAE – Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (Switzerland): "AAE is at *Logitrans* in 2014 for the third successive year. We are pleased to see that the trade fair is very important in Turkey. The high degree of expertise and the very interesting meetings at *Logitrans* lead us to take a very positive view of the future of the Turkish logistics market and rail freight in particular".

This was also confirmed by exhibitors who already said they would be attending *Logitrans* next year.

Peter Metz, Head of the General Cargo Department/Turkey of the international freight forwarding company Willi Betz (Germany), said for example: *Logitrans* should become a compulsory event for all transport service providers who are facing up to the challenge of growing together with the Turkish market".

Kent Ağralı, National Sales and Marketing Manager, Kuehne + Nagel Nakliyat (Turkey): "Although *Logitrans* is more an event which is visited with a view to finding partners, this year there were a lot of companies that were looking for suppliers. Managers of logistics departments of medium sized companies and well-known brands alike were very helpful in strengthening relations".

Dorothee Bär, Parliamentary State Secretary at the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (Germany): "My main objective in attending the *Logitrans* exhibition in Istanbul was to present the German logistics industry. *Logitrans* plays a very symbolic role since it is held in Istanbul where Europe and Asia meet. This interface function was also reflected in the discussions concerning the logistics partnership between Germany and Turkey. I took away this topic from the exhibition as a special project. The exhibition was presented here as a balanced mixture of open discussions on the exhibition stands and the conference program which provided the necessary framework for the overriding topic. One of the highlights of the exhibition was also naturally the Bavarian "Oktoberfest" on our stand of the Logistics Alliance Germany".

Myriam Diederich, Sales Manager Europe Middle East and Central Asia, Cargolux Airlines International S.A. (Luxembourg): "Cargolux attended the event to make new business contacts with forwarders in the area. We attended the show two years ago, only as a visitor, and we must say that we noticed a significant upgrading compared with the previous occasion".



Marcello Donnarumma, Grimaldi Group, Commercial Cargo Accountant (Italy): "As a shipping company our aim in Istanbul was the promotion of Grimaldi Lines as a transport solution for cargo flows to and from Turkey. *Logitrans* is surely among the best places to exhibit, thanks to the presence of many important logistic players. Taking place in such a strategic location as Istanbul, the gateway between Europe and Asia, *Logitrans* allows participants meeting new partners and finding new synergies".

André Hansen, Deputy Director General for Foreign Trade & Investment Promotion Ministry of the Economy (Luxembourg): "2014 marked the Grand Duchy of Luxembourg's first official participation at *Logitrans* in Istanbul. The overall high quality of the infrastructure, the individual pavilions and the services rendered by the organizers lead us to believe that *Logitrans*, Turkey, will continue to grow and reach its full potential in the years to come. Based on the largely positive feedback from our national exhibitors, Luxembourg intends to renew its presence at *Logitrans* next year and wishes to thank the organizers for their on-going support".

KAZLOGISTICS and JŪRA MOPE SEA were neighbours at the exhibition in Istanbul

In November 19–21 the magazine *JŪRA MOPE SEA* took part at the international transport and logistics exhibition *Logitrans 2014* in Istanbul.

The stand of the magazine did not lack the visitors. We met our old friends from Kazakhstan, Turkey, Germany, Latvia, Turkmenistan and established links with new partners.

The neighbours of our stand – Transport union of Kazakhstan "Kazlogistics" – achieved great attention from the visitors.

Director general of "Kazlogistics" Yerzhat Iskaliyev and executive director Akzhol Sarsembayev took part at the conference dedicated to logistics issues and made an interesting report about the perspectives of the "New Silk road" and the role of Kazakhstan in it. The heads of "Kazlogistics" were active in the discussions on this issue and answered a lot of questions of the participants of the conference.

In search of new opportunities for the train "Viking" – in Turkey

AB "Lietuvos geležinkeliai" (Lithuanian railways) presented their activities at the exhibition of *Logitrans 2014*. The delegation headed by the director general Stasys Dailydka met with the representatives of transport and logistics companies of Turkey and the importers. During the meeting the possibilities of the container train "Viking" were presented and the development issues of the train in Turkey were discussed as well as potential cargo for it.

During the visit "Lietuvos geležinkeliai" and logistics company of Turkey "GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş." signed a memorandum for cooperation. The countries agreed to cooperate for increasing cargo flows between Turkey and Lithuania as well as the Baltic Sea region and the Near East. Besides, they are going to induce transportation of cargo by container train "Viking".

At the stand of "Lietuvos geležinkeliai" there took place more than 30 bilateral meetings. The delegation of the company met with the representatives of Turkish railways (TCDD), Haydarpasa port belonging to TCDD, and



Samsun port belonging to private investors "Cey Group", the companies of the Black Sea ferry lines "Ukrferry Shipping Co.", association BALO, company "Borusan Logistik", "GLS Grup A.Ş." and "DFDS Seaways".

At the meetings they talked on the possibilities to develop container train "Viking" project in Turkey, using the Black Sea railway ferry lines and container ferry lines, as well as the services of the ports of Turkey. They discussed the perspectives of cargo consolidation and distribution within the country and possible transportation tariffs. They agreed to organize business forum in Turkey in 2015 where potential exporters and importers will be acquainted with the possibilities of cargo transportation by container train "Viking".

Shortly after the exhibition, on the 21st of January, AB "Lietuvos geležinkeliai" (Lithuanian railways) and the heads of Turkish logistics company "GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş." came from Turkey and signed the forwarding agreement for rendering and receiving services. Those agreements will define relationships when transporting cargo or carrying empty rolling stock by Lithuanian and foreign railways and the order of payment for the services rendered.

The countries negotiated concerning cargo transportation by container train "Viking" from Turkey to North and East Europe. There were also viewed the possibilities of the organization of container transportations to/from Russia using the knowledge of Lithuanian railways in organizing the transportations of such type by the train "Nemunas".

"GEFCO Group" was founded in 1949. It is one of the world leading transport and logistics groups, working in more than 100 countries of the world. There work more 11 thousand employees, and its annual turnover reaches EUR 4 billion.

Ambassador of the Republic of Lithuania visited the exhibition

Traditionally, the Ambassador of the Republic of Lithuania in Turkey Keşutis Kudzmanas visited transport and logistics exhibition. He took part in the negotiations between Lithuanian railways and their partners and at the signing of cooperation memorandum and also visited the Lithuanian stand of "Eljunga", producing a special fuel measurement equipment and the magazine *JŪRA MOPE SEA*.

The next Logitrans will take place from 18 to 20 November 2015.

Prepared by Katrin Polenz, manager communications (katrin.polenz@messe-muenchen.de) and JŪRA MOPE SEA





Lithuania and Turkey business forum in Istanbul

In December 8-9 the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaitė paid an official visit to Turkey.

After the meeting with the President of Turkey Recep Tayyip Erdoğan in Ankara Dalia Grybauskaitė took part in Lithuania and Turkey business forum in Istanbul the aim of which was – to strengthen bilateral business relations and look for new possibilities and fields of cooperation.



Turkey is an important economic partner for Lithuania

The forum was organized by the council of foreign economic relations of Turkey (DEİK) in cooperation with the chamber of industry, trade and crafts of Vilnius, the association of Vilnius chamber of trade, industry and crafts of Lithuania and Lithuanian Embassy for Turkey, Iran and Pakistan. The delegation of more than twenty Lithuanian businessmen took part in the forum, representing the sectors of transport, logistics, food industry, metal processing, laser, pharmacy and others. More than 90 business representatives of Turkey took part in the event. H.E. the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaitė greeted the participants of the forum as well as the vice president of DEİK and MÜSIAD president Nail Olpak, director general of the association of chamber of trade, industry and crafts of Lithuania Rimantas Šidlauskas, the Minister of Economy of Lithuania Evaldas Gustas and the Minister of Economy of Turkey Nihat Zeybekçi.

The President of Lithuania stressed that Turkey was the 16th biggest world economics with rapid growth and the consumer reliable market of 80 million – and it was an excellent possibility for the business of our country. Presently it is rather important when Lithuanian businessmen are looking for new and stable markets for their goods and services. Cooperation with Turkey might develop in the fields of industry, service sector business such as transport, biotechnologies and laser production.

“Turkey is an important economic partner for Lithuania and the strengthening of cooperation in the fields of investments, trade, transport and tourism might open new possibilities both for Lithuanian business and inhabitants, – said the Minister of Economy of Lithuania E. Gustas greeting the participants of the forum. – Lithuania is in the crossroad of great markets – West Europe, Scandinavia and CIS countries – via which it is possible to reach more than 700 million consumers. We intend to become a centre via which the cargo were transported to the above markets”.

The economic cooperation of both countries will be induced by the newly founded Common economics and trade commission (JETCO). It will help to in-

duce the growth of trade between both countries, look for relations not only with big but also with average business companies and find the most perspective sectors.

Transport, logistics and tourism

One of the fields where Lithuania and Turkey is closely cooperating – is transport and logistics. Last year Turkey joined the combined transportation train “Viking” project. This railway train connects the Baltic and the Black seas. The President of Lithuania called the Turkish businessmen for greater use of “Viking” possibilities.

One more example of successful cooperation – is tourism sector. Turkey further on remains the most popular direction of the organized journeys from Lithuania. During 20 years (1992–2012) a million of Lithuanians visited this country.

Last year 6,5 thousand tourists from Turkey spent their vacations in Lithuania. This year Turkey joined the creation of Global virtual amber tourist road initiated by Lithuania together with UN Global tourism organization.

The magazine JŪRA MOPE SEA founded its representative office in Turkey

The Publisher of the international business magazine JŪRA MOPE SEA Zita Tallat-Kelpšaitė participated in the delegation of businessmen that accompanied the President of Lithuania.

During the forum there took place bilateral business meetings and the development perspectives of the magazine in Turkey were discussed. For this reason the representative office of the magazine JŪRA MOPE SEA was founded in Istanbul.

The representative office of the magazine will be headed by Kristina Liutkutė. She is the Ambassador of Honour of the trade association of the Baltic States and Turkey in Istanbul.

Info and photos of the Presidency of Lithuania and JŪRA MOPE SEA ■



“2014年欧洲多式联运”： 给不断增长的市场带来创新



据报道,多式联运是世界上增长最快的市场之一,在2014年估值为122.8亿,2019年估值增长至261.9亿。行业增长潜力让2014年欧洲多式联运活动成为亮点,领先的展览和会议涵盖全球集装箱运输及物流,横跨公路、铁路和海运部门。

“2014年欧洲多式联运”展览,在充满活力的港口城市鹿特丹举行,为100多家参展商提供了展示他们最新产品和服务的平台,数以千计的集装箱、运输和物流业的业内专业人士走到一起,打造着联运货运市场的未来。

“我们提供了很多的集装箱行业创新” ----AM-解决方案总监Boudewijn Ligterink这样说,该公司提供维护和修理电器和消耗品零部件,开发创新工具,并提供咨询,建议和营销服务。

全球性降低成本和减少排放的问题在展会上得到解决。“随着今年年初全球集装箱贸易报告的增加,该行业将继续专注于在这些领域的提高”, - 活动总监Sophie Ahmed说。

集装箱设计、研究和开发公司,荷兰集装箱创新(HCI),正式启动4折,世界上第一个也是唯一完全认证的40英尺HC可折叠的集装箱,这在“2014年欧洲多式联运”会议的会话和现场得到演示。

折叠式集装箱有助于减少运输集装箱空箱的成本,使4折的容器在短短的一个标准集装箱空间来运输。通过4折叠的容器进行运输这也有助于降低所需的行程数量,以减少排放量。



大部分业内知名集装箱物流公司出席了2014年的展会活动:开利运输空调冷冻公司,鹿特丹尤尼特45公司,马士基集装箱工业公司,冷王公司,艾因特系统私人有限公司,特克斯集装箱公司,海洋货柜公司,卡伽公司,中电投集团,东方国际资产管理(德国有限公司)AM-解决方案,大金,集装箱船东协会(COA)等等。

三天中举办了30多场可免费参与的会议,欧洲多式联运观众被邀请去听会,并分享了一些有影响力的主题,包括增长和巩固集装箱行业的独立想法,保证全球供应链和发展朴中多式联运经济走廊。

研讨会会议会话“在供应链中通过智能物流建立伙伴关系”由欧洲货运代理协会,CLECAT,以及欧洲付货人委员会(ESC)主持。这次会议给了货主和货运代理的机会分享信息并解决一些面临用户和运营商的合作伙伴关系的问题,还有在看一些在供应链中行业内的的发展所面临的挑战。

“本次大会会议很成功。我没想到会从货主,供应商和顾问那里得到这么多不同观点的讨论”,参与本次活动的欧洲付货人委员会(ESC)代理秘书长Joost Sitskoorn这样说。“我们找不到一个比欧洲多式联运更好的环境了。”

会议发言者面临行业内当前的各种挑战提供知识和有价值的解决方案。

会议会话讨论EMAR(电子海洋战略框架,并根据仿真验证)项目是由EMAR传讯经理Ioannis Koliouisis主持,包括圆桌讨论。

会议讨论是否卓越供应链可以通过ICT(信息和通信技术)实现创新。这促进海上商业和政府行动者之间的信息交流。它还探讨了企业新的商业机会,航运作业能有先进的方式和协作工具可以提高欧洲航运,减少了行政壁垒。

“多式联运欧洲是一个有趣的平台,汇聚了来自各地的物流部门,讨论创新”Ioannis Koliouisis说。

“作为一个研究项目,2014年联运为展示我们的研究结果提供了一个机会,可以融入到行业利益相关者之中,并与跟我们想法相关的人进行讨论。与会者了解到欧盟委员会资助在他们的领域的研究情况,他们可以拿回自己的经营战略给决策者,并更好地了解,什么样的新技术和政策路线图有关他们的业务。”

这是欧洲多式联运第一次与鹿特丹运输与物流活动同场展出,这对所有参与者都增加了商业机会。“欧洲多式联运运输与物流活动之间有很强的交叉”, Sophie Ahmed说。“通过合场,我们为这两个活动的许多观众和参展商提供了附加利益,并比以往任何时候有更多的消费能力。”

作为广泛认可的在集装箱航运日程中最重要的活动之一,2014年多式联运展会对所有参与方来说都是一个巨大的成功,并且2015年的相关展台已经迅速卖出。

如您计划在2015年活动中参展或发言,或了解更多信息,请联系Sophie Ahmed,邮箱是sophie.ahmed@informa.com

Logitrans 2014 (土耳其, 伊斯坦布尔) 公司寻找跨国合作机会



《第8届国际物流与运输贸易博览会Logitrans2014》,于2014年11月19日至21日在伊斯坦布尔博览中心举行,共吸引了来自56个国家的14428人参与,即同比增长22%,来自22个国家的200家参展商在两个展厅展示出他们的服务和产品。除了土耳其,前5名参展商和来访国家按顺序依次为德国、奥地利、意大利、捷克和卢森堡。超过50%的参展商来自国外。

为市场领导者筹备的活动

慕尼黑国际博览集团副董事总经理Gerhard Gerritzen对结果表示满意:“游客人数的大幅上涨证明 Logitrans 已成为展会日历上一个永久性的活动,是一项产业中作为市场领导者必须参加的活动。”

EKO MMI Fuarcilik公司的董事总经理Ilker Altun,进一步彰显展会的重要性:“Logitrans是土耳其唯一的物流展会,全球物流运营商都意识到了这一点,那些在这一地区拥有未来商业计划的人们来参加Logitrans活动。”

国内和国际公司,主要来Logitrans寻找跨越国界的合作伙伴和合作机会。

这也是阿伯利公司(德国)公司国际销售和市场营销负责人Mark Vogt的目标:“我们正通过参与Logitrans展会来更加积极地渗透到更深层次的土耳其市场平台,我们看到德国企业组团在此期间参与贸易展览会,这对于我们在伊斯坦布尔缔结与更多企业的合作具有明显帮助。”

巴斯港口物流公司(德国)董事总经理Heinrich Ahlers已有了更进一步阐述:“我们参与Logitrans活动已见双重成效,其一



是通过展会我们成功收购了我们目前的合作伙伴,其二是今年我们通过参与贸易展会Logitrans,在土耳其推出了与我们新合资的公司。”

AAE – Ahaus Alstätter Eisenbahn AG(瑞士公司)首席商务官Jakob Oehrstroem说:“Logitrans 2014是AAE连续第三年参加的活动,我们很高兴地看到,本届展会在土耳其有着非常重要的专业知识高度。并在Logitrans上有很多非常有趣的会议,使我们特别能对土耳其的物流铁路货运市场的未来拥有非常积极的看法。”

参展商也已经表示,他们将参加Logitrans明年的活动。

威利·贝茨(德国)国际货运代理公司的总货运部/土耳其负责人Peter Metz举例称:“Logitrans应该成为所有运输服务供应商共同面对土耳其市场成长挑战的固定活动。”

德迅纳利亚(土耳其)全国销售和营销经理Kent Ağralı说:“虽然Logitrans活动更是通过走访以期寻找合作伙伴的活动,但今年有许多公司正在寻找供应商。中小型企业 and 知名品牌的物流部门对加强关系都非常有帮助。”

联邦交通运输部和数字基础设施(德国)议会国务秘书Dorothee Bär说:“我们参加在伊斯坦布尔举办的Logitrans展览,主要目的是介绍德国物流业。Logitrans展会是在伊斯坦布尔举行,欧洲和亚洲在这里相连接,因此非常有象征性作用。该连接功能还反映在有关德国和土耳其之间的物流合作伙伴关系的讨论。我提取出这个话题作为展会的一个特殊项目。该展览找到了一个平衡点,既在这里公开讨论该展览,并为一些综合性话题提供了必要的会议框架。展会的亮点之一也自然而是我们展位的物流联盟德国‘巴伐利亚’啤酒节。”

卢森堡航空公司国际SA(卢森堡)中东和中亚欧洲销售经理Myriam Diederich说:“卢森堡参加了此次活动,建立该地区代理新的业务联系,在两年前我们只能作为一个游客参加了展会。必须说,与上次相比我们有了显著升级。”

格里马尔迪集团(意大利)商业货物会计师Marcello Donnarumma说:“作为一家航运公司我们在伊斯坦布尔参加展会的宗旨,是促进格里马尔迪线作为那些流入和流出土耳其货物的运输解决方案,土耳其肯定是Logitrans展会最好的举



办地方，因为许多重要的物流运输在这样的一个战略位置进行。在欧洲和亚洲之间的连接点伊斯坦布尔，Logitrans允许参与者结识新的合作伙伴，并寻找新的协同效应。”

经济对外贸易投资促进部(卢森堡)副主任André Hansen认为：“2014年是大公国卢森堡第一次正式参加在伊斯坦布尔举行的Logitrans展会，其中高质量的基础设施、独立展位以及个人服务，都由组织者呈现出来。让我们相信Logitrans展会将在土耳其继续增容，并在未来几年全部发挥出其潜力来。基于我们国家的参展商的大规模正面反馈，卢森堡打算明年继续出席Logitrans展会，并感谢主办方为他们提供持续支持。”

KAZLOGISTICS和《海》在伊斯坦布尔展览上是邻居

11月19日至21日杂志《海》参加在伊斯坦布尔举办的Logitrans2014国际运输与物流展览会。

该杂志展位上聚集了观众。我们见到了来自哈萨克斯坦、土耳其、德国、拉脱维亚、土库曼斯坦的老朋友，并与新的合作伙伴建立了联系。

我们展位的邻居——哈萨克斯坦运输工会的Kazlogistics公司——也在观众中引起了很大的关注。

Kazlogistics的执行董事Yerkhat Iskaliyev及总监Akzhol Sarsembayev参加专门物流问题会议，并提出有关哈萨克斯坦在“新丝绸之路”其中作用报告的一个有趣观点。Kazlogistics公司的领导人在这个问题上的讨论活跃，并回答了多次会议参加者的问题。

研究“维京”火车新机遇——在土耳其

ABLietuvos geležinkeliai(立陶宛铁路)在Logitrans2014上介绍他们的活动。其总监Stasys Dailydka率领代表团参展，会见了土耳其和进口运输和物流企业代表。会议期间介绍了使用集装箱专列“维京”的可能性，讨论了土耳其火车的发展问题以及火车承运的潜在货物。

访问期间，立陶宛铁路和土耳其的物流公司,GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.签署合作备忘录。各国一致同意增强土耳其和立陶宛以及波罗的海地区和近东之间的货物流动合作。此外，他们将介绍集装箱火车维京进入货物运输。

在立陶宛铁路展位旁举办了30多场双边会晤。该公司的代表团会见了土耳其铁路(TCDD)的代表，TCDD属下

Haydarpasa港，私人投资者CEY集团属下Samsun港，黑海轮渡线公司，Ukrferry船务有限公司，BALO协会，Borusan 物流公司，GLS GRUPA.Ş和DFDS Seaways公司。

在会议上他们谈到发展集装箱火车的可能性，土耳其维京项目，利用黑海铁路轮渡线和集装箱轮渡线，以及土耳其的港口服务。他们讨论了国家和运输关税内货物的整合和分配的可能观点。他们同意于2015年在那里组织潜在的出口商和进口商，举办土耳其商业论坛，将对货物运输的集装箱火车维京列车的可能性进行了解。

立陶宛共和国大使参观了展览

依照传统，立陶宛共和国驻土耳其大使Kęstutis Kudzmanas大使参观运输和物流展览会。他出席了立陶宛铁路及其合作伙伴之间合作备忘录签署的谈判，并参观了立陶宛Eljunga展位，这里有特殊的燃料测量设备，以及杂志《海》。

接下来的Logitrans活动将于2015年11月18日至20日举办。

本文由公关经理 Katrin Polenz (katrin.polenz@messe-muenchen.de) 和杂志《海》准备。 ■



伊斯坦布尔举办立陶宛和土耳其商务论坛

12月8日至9日立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaitė对土耳其进行正式访问。

在与土耳其总统Recep Tayyip Erdoğan在安卡拉会面后，Dalia Grybauskaitė参加了在伊斯坦布尔举办的立陶宛和土耳其商业论坛。其目标是——加强双边商业关系，并寻找合作的新可能性和领域。

土耳其是立陶宛的重要经济合作伙伴

本次论坛是由土耳其对外经济关系委员会（DEIK）与维尔纽斯工业、贸易和手工业部门合作举办，还有维尔纽斯工业、贸易和手工业部门协会，以及土耳其、伊朗和巴基斯坦驻立陶宛的大使馆。

代表团中二十多位立陶宛商人参加了论坛，分别代表交通运输、物流、食品工业、金属加工、激光、医药和其他部门。土耳其90多个企业代表参加了这项活动。

立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaitė向论坛参与者以及DEIK副总裁和MÜSIAD总裁Nail Olpak，立陶宛贸易、工业和手工业部门协会总经理Rimantas Šidlauskas，立陶宛经济部长Evaldas Gustas，以及土耳其经济部长Nihat Zeybekçi表示问候。

立陶宛总统强调，土耳其是世界第16大的经济快速增长体，拥有8000万消费的可靠市场——这是我国企业一个极好的发展机会。目前对于立陶宛商家来讲，相当重要的是正在寻找他们新商品和服务的稳定市场。与土耳其合作可能发展的行业有服务行业的业务，如交通运输、生物技术和激光生产等领域。

“土耳其是立陶宛的一个重要的经济合作伙伴，在投资、贸易、运输、旅游等领域可能会同时为立陶宛企业和居民开创新的可能性，加强合作，”——立陶宛经济部长E. Gustas在问候论坛参与者时这样说。“立陶宛在西北、北欧和独联体国家这巨大市场的十字路口——通过它可以达到联络到7亿多消费者。我们打算成为该货物被运送到上述市场的一个中转中心。”

这两个国家的经济合作将通过新成立的公共经济与贸易委员会（JETCO）为媒介。这将有助于促使两国之间的贸易增长，不仅为大公司建立关系，也能与一般企业和公司建立联系，找到最有前景的部门。



交通运输、物流和旅游

立陶宛和土耳其密切合作的一个领域是运输和物流。去年，土耳其加入了联运列车“维京”项目。这条铁路的火车连接波罗的海和黑海。立陶宛总统呼吁土耳其商人尽可能多地选择“维京”运输。

成功合作的一个例子就是旅游业。土耳其仍然进一步吸引来自立陶宛有组织的旅游团最流行的方向。在20年（1992年至2012年）间，立陶宛有上百万人参观了个国家。

去年，来自土耳其的6500名游客在立陶宛度过了他们的假期。今年土耳其加入了立陶宛与联合国全球旅游组织共同发起的，全球虚拟琥珀色旅游公路创造之中。

杂志《海》在土耳其成立代表处

国际商业杂志《海》出版人Zita Tallat-Kelpšaitė，参加了陪同立陶宛总统的商务代表团。

论坛期间举办了双边商务会议，并讨论了杂志在土耳其的发展前景。于此，杂志《海》在伊斯坦布尔成立代表处。

杂志该代表处将在Kristina Liutkutė的领导下开展工作。她是波罗的海国家和土耳其行业协会驻伊斯坦布尔荣誉大使。

立陶宛领导和《海》在一起的信息和照片发布。 ■





Transport veteran Theodor Kaplan was honoured

In Almaty (Kazakhstan) on the occasion of his 80th anniversary there was solemnly greeted Theodor Kaplan – transport coryphaeus of international significance, academician, the author of several books, Secretary General of KAZATO.

Representatives of politics and business, colleagues, partners, his former pupils and public figures from Kazakhstan and foreign countries came to honour the anniversary-man.

The representatives of Lithuanian transport and logistics working in Kazakhstan said warm words about Theodor Kaplan. This was stressed by the chairman of the board of Lithuania and Kazakhstan group of companies "TL Nika Group" Vytautas Varasimavičius and director general of Lithuanian national road carriers association "Linava" Algimantas Kondrusevičius.

In the photos - moments of the jubilee. ■



交通运输老将 Theodor Kaplan获殊荣



在阿拉木图(哈萨克斯坦),在Theodor Kaplan 80岁生日之际出现了隆重的迎接仪式。他是运输组织的国际代表,是院士,是几本书的作者,是KAZATO秘书长。

政治和商业的代表、同事、合作伙伴,他以前的学生以及来自哈萨克斯坦和国外公众人物代表前来参加了周年纪念。

在哈萨克斯坦工作的立陶宛交通和物流的代表对Theodor Kaplan的事迹做了良好评价。立陶宛和哈萨克斯坦集团公司“TL Nika Group”董事会主席Vytautas Varasimavičius以及立陶宛国家公路承运人协会总监Algimantas Kondrusevičius在这一点上做了强调。

照片上是——银禧时刻。 ■



6TH INTERNATIONAL TURKMENISTAN GAS CONGRESS

19-21 May 2015
Avaza, Turkmenbashy
Turkmenistan

6^{ОЙ} МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА

19-21 мая 2015 года
Аваза, Туркменбаши
Туркменистан

TGC 2015

Turkmenistan Gas Congress

www.turkmenistangascongress.com



ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОР:



State Concern «Turkmengaz»
Государственный концерн «Туркменгаз»

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР:



For further information please
contact Summit Trade Events:
За более полной информацией обращайтесь
к Summit Trade Events:

In London / в Лондоне:
Tel: + [44] 0207 596 5136
Fax: + [44] 0207 596 5275
e-mail: info@summittradeevents.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:
Tel: +993 12 264000
e-mail: summittradeevents@gmail.com

ОДЕССА 2015 - ODESSA 2015



20-22 ОКТЯБРЯ **2015**
OCTOBER

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

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

THE 12th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING
AND PORTS DEVELOPMENT



www.smc.odessa.ua

РІА «МедіаКомп'юс Україна»
«MediaCompress Ukraine»
15, ул. Жуковського, Одесса, Украина, 65006
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65006
tel./fax: +38 (0482) 355-959
e-mail: odessa@mediacompress.com.ua





The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

The Cruising & Yachting Event of the East Med The Future of Sea Tourism in the Spotlight

26-27 May 2015

Megaron Athens International
Conference Centre, Greece

MEET

- Cruise Lines that bring over 2.5 million passengers to the East Med
- Destinations
- Cruise Ports
- Port & Marina Investors and Operators
- Yacht Chartering and Management Companies

DO BUSINESS

- Book a Stand
- Engage with Cruise & Yachting Executives and Decision Makers

NETWORK

- Participate in the incisive 2-Day Conference
- Share views with major players of the Sea Tourism Industry

LINK UP WITH THE CRUISESHIP SUPPLY CHAIN

- Sign up for the F&B Supply Workshop and learn how to access the European Cruise Procurement Sector

Join this premium event for Destinations, Ports, Municipalities, Chambers of Commerce, Shipping Agents and Ship Suppliers, Shore Excursion & Ground Handling Operators, Yacht & Marina Operators.

To participate:

www.PosidoniaSeaTourism.com

seatourism@posidonia-events.com

Member of



ΜΕΛΟΣ • Member



Gold Sponsor



Silver Sponsors



Bronze Sponsor



Kalimeri! We say it. You live it.

JURA.MORE.SEA

国际商业杂志



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS



Lithuanian and Kazakhstan possibilities in the New Silk Road

在新丝绸之路上的立陶宛和哈萨克斯坦

ВОЗМОЖНОСТИ ЛИТВЫ И КАЗАХСТАНА НА НОВОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Lietuvos ir Kazachstano galimybės Naujajame šilko kelyje

LOGISTICS FOR A BETTER WORLD

为一个更美好的世界而物流

Логистика

делает мир лучше

Logistika geresniam pasauliui

On a poor Sprat put in a word!

评论一片可怜的小鲱鱼!

О бедном Шпроте замолвите слово!

Užtarkit nelaimėli Šprotą

Personally with China

我个人与中国之间的故事

Лично с Китаем

Asmeniškai su Kinija

Transport veteran was honoured

交通运输老将获殊荣

Чествовали ветерана транспорта

Pagerbtas transporto veteranas

Companies` looks for cooperation

opportunities across borders

公司寻找跨国合作机会

Kol Žemė dar sukasi...

Компании ищут возможности международного сотрудничества

Kompanijos ieško tarptautinio bendradarbiavimo galimybių

只要世界仍然转动.....

只要世界仍然转动.....



AS LONG AS THE WORLD IS STILL TURNING...
As long as the World is still turning...

Пока Земля еще вертится...
Пока Земля еще вертится...





Gera muzika geriems žmonėms!

Good music for good people!

2015 Birželio 5-6-7

XXI KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS,
Kruizinių laivų terminalas

5-6-7th of June, 2015

XXI Klaipėda Castle Jazz Festival
Cruise ships terminal

#CastleJazz2015



www.jazz.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
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 Ignackova,
Betty Chen

Korektorės-stilistės:
Rita Maksimavičienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

Lietuvoje, Vilniuje
Jekaterina Kormakova
Tel. + 370 633 50800
El. paštas Jekaterina@jura.lt

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

Kinijoje, Daliane
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 Faizulajev
Tel.: + 993 12 48 80 65, + 993 65 80 07 47
El. paštas: ishankuli@list.ru;
ishankuli@gmail.com

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

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

Baltarusijoje, Minske
Zinaida Solomiskaja
Tel. + 90 507 0480130
El. paštas zinashol@yahoo.com

Turkijoje, Stambule
Kristina Liutkutė
Tel. + 90 50704 80130
El. paštas kristina.liutkute@gmail.com

Šį numerį iliustravo
parodų organizatoriai, LR Prezidentūra,
V. Karaciejus, R. Baškauskas, Peng Bu
Viršelyje panaudotas piešinys iš
A. de Sent Egziuperi knygos „Mažasis princas“

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvi Vilniuje.
Redakcija rankraščių negažina 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 4 000 egz.

46 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Пока Земля еще
вертится...
LEIDĖJOS ŽODIS
Kol Žemė dar sukasi...

48 ЛОГИСТИКА

Пути повышения
транзитного потенциала
между Литвой и
Казачстаном в рамках
маршрута «Новый
Шелковый путь»
LOGISTIKA
Lietuvos ir Kazachstano
transzito potencialo
stiprinimo galimybės
Naujojo šilko kelio maršrute



56 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Логистика делает мир
лучше
IŠSKIRTINIS INTERVIU
Logistika geresniam
pasauliui



60 ЭКОНОМИКА

О бедном Шпроте
замолвите слово! 48
EKONOMIKA
Užtarkit nelaimėlį Šproptą!



62 ДНЕВНИК

Лично с Китаем (3)
DIENORAŠTIS
Asmeniškai su Kinija (3)



70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Intermodal Europe 2014»
вводит новшества на
растущем рынке



71 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Logitrans 2014»
(Стамбул, Турция)
Компании ищут
возможности
международного
сотрудничества



73 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Литовско-турецкий
форум в Стамбуле



74 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Intermodal Europe
2014“ siūlo inovacijas



75 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Logitrans 2014“
(Stambulas, Turkija)
Kompanijos
ieško tarptautinio
bendradarbiavimo
galimybių



78 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Lietuvos ir Turkijos verslo
forumas Stambule



80 ЮБИЛЕЙ

Чествовали
ветерана транспорта
Теодора Каплана
SUKAKTIS
Pagerbtas transporto
veteranas Teodor Kaplan





ПОКА ЗЕМЛЯ ЕЩЕ ВЕРТИТСЯ...

Ищу слова, идущие к сердцу. Такие, которые поняли бы люди, говорящие на английском и китайском, на русском и немецком, на украинском и белорусском, на литовском, латышском и эстонском, арабском и хинди, казахском и фарси и всех других языках планеты. Слова, доходящие до разума и чувств. Слова о свободе и угнетении, о любви, ненависти и других демонах, о войне и мире, о жизни и смерти, обо всем мире и земле, которая начинает ускользать у нас из-под ног, а мы – миллионы жителей этой Земли – вынуждены с тревогой смотреть на нескольких персон, жаждущих статуса суперлидера, сочиняющих безумные сценарии, и с надеждой ждать, куда они направят наши жизни.

Из истории и собственного опыта каждое поколение знает или хотя бы предчувствует, как зарождаются кризисы и военные конфликты, кто за ними стоит, кто пишет эти сценарии и кому они выгодны.

Намного глубже летописных хроник это раскрывают искусство и литература. У каждой эпохи есть такие произведения, и когда возникают злополучные вопросы «почему человечесство за свою историю постоянно оказывается на грани катастрофы», стоит их полистать и поискать ответы. Скажем, роман итальянского писателя и философа Умберто Эко «Пражское кладбище», в котором один из величайших интеллектуалов Европы рассказывает мрачную, авантюрную и трагичную историю Старого Света.

Прочитав книгу, загляните в сегодняшние газеты. Неважно, какой это будет день. Неважно, в какой стране. Думаю, вы найдете связи и повторения, которых мы изо всех сил стараемся избежать.

Можем ли мы что-либо изменить?

Если бы живший в пятом веке до нашей эры выдающийся китайский полководец Сунь Цзы давал оценку сегодняшней ситуации в Европе, он, скорее всего, поддержал бы тактику канцлера Германии Ангелы Меркель и ее сторонников, что худой мир лучше доброй ссоры.

Сунь Цзы говорил: «Война – это великое дело для государства, основа жизни и смерти, путь к выживанию или гибели. Это нужно тщательно взвесить и обдумать. Бывают дороги, по которым не идут; бывают армии, на которые не нападают; бывают крепости, за которые не бьются; бывают местности, из-за которых не сражаются; бывают государевы повеления, которые не выполняют».

«Если войско противника идет домой, не останавливай его; если окружаешь войско противника, оставь открытой одну сторону; если оно в безвыходном положении, не нажимай на него; это и есть правила искусства ведения войны».

«Государь не должен поднимать оружие из-за своего гнева; полководец не должен вступать в бой из-за своей злобы. Войска приходят в движение тогда, когда этого требует выгода; если это не соответствует выгоде, остаются на месте. Гнев может вновь превратиться в радость, злоба может вновь обратиться в веселье, но погибшее государство никогда не возродится, мертвые не оживут».

Поэтому просвещенный государь очень осторожен по отношению к войне, а хороший полководец остерегается ее. Это и есть путь, на котором сохраняешь и государство в мире, и армию в целостности».

Переживший тысячелетия трактат Сунь Цзы «Искусство войны» считается самой знаменитой книгой всех времен о тактике и стратегии мира и войны, оказавшей огромное влияние на историю ведения войн и в течение столетий формировавшей мышление лидеров. Книга и сегодня является обязательным учебным пособием в некоторых известных военных академиях. Только всем ли удастся правильно ее прочитать?

Быть может, в тех программах следует найти место еще для одной книги – «Маленького принца»?

Это философское произведение французского писателя-гуманиста и военного летчика Антуана де Сент-Экзюпери каждый отец обязан прочитать подрастающему сыну, чтобы еще в детстве привить ему потребность вырастить розу на своей планете, дорожить дружбой и быть в ответе за всех, кого приручил. Тогда, уже став взрослым и прочитав «Искусство войны», он, беря в руки «калалашников», глубже осознает, что, сея ненависть к иному мышлению, иным традициям, иной религии, мы выращиваем баобабы угрозы.

Во втором веке до нашей эры император У-ди китайской династии Хань отправлял дипломатические миссии в страны Запада, чтобы вести переговоры об открытии дороги дружбы между Востоком и Западом, которая создаст благоприятные условия для сотрудничества. По мнению императора, такая дорога помогла бы не только развивать торговлю, но и поощрять дружбу между народами, укоренять цивилизацию и гуманизм в мире.

Эта дорога многие века называется Шелковым путем, по которому из Азии в Европу и из Европы в Азию шли караваны с товарами. По этому пути пришли новые традиции, непознанные религии и стали неотъемлемой самобытностью народов, внесшей разнообразие в их жизни и обогатившей их.

Сегодня всяческой поддержки заслуживает сформированная усилиями Китая, Казахстана и других стран стратегия Нового шелкового пути, продолжающая идеи сотрудничества. Потребуется совместные усилия, чтобы Шелковый путь и все прочие пути не стали тягостными дорогами войны, а соединили народы и государства нитями дружбы и гуманности.

Пока Земля еще вертится...

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



KOL ŽEMĖ DAR SUKASI...

leškau žodžių į širdis.

Tokių, kuriuos suprastų angliškai ir kiniškai, rusiškai ir vokiškai, ukrainietišškai ir baltarusišškai, lietuviškai, latviškai ir estiškai, arabiškai ir indišškai, kazachiškai ir persiškai ir visomis kitomis planetos kalbomis kalbantys žmonės. Žodžių, pasiekiančių protą ir jausmus. Žodžių apie laisvę ir spaudą, meilę, neapykantą ir kitus demonus, apie karą ir taiką, gyvenimą ir mirtį, pasaulį ir Žemę, kuri ima slysti mums iš po kojų, o mes – milijonai šios žemės gyventojų – esame priversti nerimastingai žvelgti į kelias superlyderio statuso siekiančias personas, kuriančias beprotiškus scenarijus, ir viltinai laukti, kaip jie pakreips mūsų gyvenimus.

Iš istorijos ir savos patirties kiekviena karta žino ar bent nujaučia, kaip gimsta krizės bei kariniai konfliktai, kas už jų stovi, kas rašo tuos scenarijus ir kam jie yra naudingi. Kur kas giliau nei metraščių kronikos tai atskleidžia menas ir literatūra. Kiekviena epocha turi tokių kūrinių, ir kai iškyla nelemtas klausimas, kodėl žmonija per savo istoriją nuolat atsiduria ant katastrofos ribos, vėta juos pavartyti ir paieškoti atsakymų. Tarkim, kad ir italų rašytojo bei filosofo Umberto Eco romanas „Prahos kapinės“, kuriame vienas didžiausių Europos intelektualų pasakoja niūrią, avantiūristišką ir tragišką senojo žemyno istoriją.

Perskaitę knygą pažvelkite į šios dienos laikraščius. Nesvarbu, kokia tai bus diena. Nesvarbu, kurios šalies. Manau, rasite sąsajų ir pasikartojimų, kurių visomis išgalėmis stengiamės išvengti.

Ar galime ką nors pakeisti?

Jeigu penktajame amžiuje prieš Kristų gyvenęs garsusis kinų karvedys Sun Tzu vertintų dabartinę situaciją Europoje, jis tikriausiai pritartų Vokietijos kanclerės Angelos Merkel ir jos šalininkų taktikai, kad pasauliui bloga taika geriau už gerą karą.

Sun Tzu sakė: „Karas yra didis valstybės reikalas, mirties ir gyvybės pagrindas, išlikimo ir žūties kelias. Tai privalu apmąstyti ir perprasti. Būna kelių, kuriais nereikia eiti. Būna kariaunų, kurių nereikia pulti. Būna miestų-tvirtovių, kurių nereikia šturmuoti. Būna vietovių, dėl kurių nereikia kautis. Būna valdovo įsakymų, kurių nereikia vykdyti.“



„Jeigu prieš kariuomenę traukia namo, nestabdyk jos. Jei laikai apsiaustyje prieš kariuomenę, būtinai palik jai išėjimą atitraukti. Jeigu priešas nualintas, nespauk jo. Tokios yra karo meno taisyklės.“

„Valdovui nedera griebtis ginklo iš pykčio. Karvedžiui nedera stoti į mūšį iš įtūžio. Jeigu yra naudinga – judėk, jeigu nenaudinga – 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 – tas kelias, kuris išsaugo valstybes ir kariuomenes.“

Tūkstantmečius pergyvenęs Sun Tzu traktatas „Karo menas“ laikomas garsiausia visų laikų knyga apie karo ir taikos taktiką bei strategiją, turėjusia milžiniškos įtakos kariavimo istorijai ir šimtmečius formavusia lyderių mąstymą. Knyga ir šiandien yra privaloma mokymo priemonė kai kuriose garsiose karo akademijose.

Tik ar visi išmoka tinkamai ją perskaityti? Galbūt tose programose vertėtų atrasti vietos dar vienai knygai – „Mažajam princui“.

Šį prancūzų rašytojo humanisto ir karo lakūno Antuano de Sent Egziuperi (Antoine de Saint-Exupéry) filosofinį kūrinių kiekvienas tėvas turėtų perskaityti augančiam sūnui, kad dar vaikystėje įskiepytų poreikį savo planetoje auginti rožę, puoselėti draugystę ir būti atsakingu už tą, su kuo susibičiuliuoji. Tuomet, jau būdamas suaugęs ir skaitydamas „Karo meną“ bei imdamas į rankas „kalašnikovą“, jis giliau suvoks, kad, sėdami neapykantą kitokiam mąstymui, kitokioms tradicijoms, kitokiai religijai, auginame grėsmės baobabus.

Antrajame šimtmečiuje prieš Kristų Kinijos Hanų dinastijos imperatorius Wu siuntė diplomatinę misiją į Vakarų šalis tartis, kad būtų atvertas draugystės kelias iš Rytų į Vakarus, kuris sukurtų palankias sąlygas bendradarbiauti. Imperatoriaus manymu, toks kelias turėjo ne tik padėti vystyti prekybą, bet ir skatinti draugystę tarp tautų, diegti civilizaciją bei humaniškumą pasaulyje.

Šis kelias daug šimtmečių vadinamas Šilko keliu, kuriuo iš Azijos į Europą ir iš Europos į Aziją keliavo karavanai su prekėmis. Šiuo keliu atėjusios naujos tradicijos ir nepažintos religijos tapo neatskiriama tautų savastimi, pajvairinusia bei praturtinusia jų gyvenimą.

Šiandien visokeriopo palaikymo yra verta Kinijos, Kazachstano ir kitų šalių pastangomis suformuota Naujojo šilko kelio strategija, tęsianti bendradarbiavimo idėjas. Prireiks bendrų pastangų, kad Šilko kelias ir visi kiti keliai netaptų varganais karo keliais, o jungtų tautas ir valstybes draugystės bei humaniškumo ryšiais.

Kol Žemė dar sukasi...

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА МЕЖДУ ЛИТВОЙ И КАЗАХСТАНОМ В РАМКАХ МАРШРУТА «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

- 2003 (октябрь) – Управляющий директор АО «Банк Развития Казахстана»
- 2006 (май) – Председатель правления АО «БРК-Лизинг»
- 2008 (апрель) – Президент АО «Казтемиртранс»
- 2009 (июль) – Вице-министр индустрии и торговли Республики Казахстан
- 2010 (июнь) – Советник президента АО НК КТЖ по логистике и инвестициям АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы»
- 2011 (июнь) – Вице-президент АО НК КТЖ по логистике АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы»
- 2013 (октябрь) – Генеральный директор ОЮЛ «Союз транспортников Казахстана «Kazlogistics»
- 2015 (январь) – Первый вице-президент АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»

В настоящее время потенциал международных транспортных коридоров, проходящих по территории РК и конкурирующих с морскими и сухопутными маршрутами, не реализован в полной мере.

Главой государства Республики Казахстан Н.Назарбаевым поставлена задача по реализации эффективной государственной стратегии, направленной на достижение транспортно-логистической системой Казахстана высочайшего уровня конкурентоспособности.



Erhat Iskaliyev

Для этого необходимы отход от традиционного узковедомственного подхода и применение новой современной парадигмы, включая систему взаимоотношений субъектов транспортно-логистического бизнеса, органов государственного регулирования, таможенно-пограничного администрирования, а также объектов инфраструктуры, соответствующую лучшему мировому опыту Германии, США, ОАЭ и Сингапура.

Нам необходимо создать мощную сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом, чтобы иметь возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан. При этом для обеспечения экономической эффективности трансконтинентальных коридоров крайне важно наше присутствие как в местах зарождения и погашения потоков, так и при формировании обратного грузопотока через прямое руководство объектами транспортно-логистической инфраструктуры, через партнерство и альянсы.

Литва – приоритетный партнер в Балтийском регионе

Одним из таких приоритетных партнеров в Балтийском регионе является Литва. Роль, которую Литва играет в регионе Прибалтики, и казахстанская роль в Евроазиатском регионе совпадают.



Маршрут поезда «Сауле»

В Казахстане сегодня работает 160 совместных предприятий с участием литовского капитала. Однако общий объем инвестиций еще не отвечает нашим потенциальным возможностям. Казахстанская сторона заинтересована в активном сотрудничестве, в реализации совместных проектов, участии литовских компаний в индустриализации Казахстана. Перспективные направления нашего взаимодействия связаны с реализацией ряда совместных проектов в транспортной сфере, сельском хозяйстве, туризме и в области образования и здравоохранения. Создание Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси создает благоприятные условия для расширения нашего торгово-экономического взаимодействия. Теперь товары двух стран проходят только одну границу – литовско-белорусскую. Это будет важно не только для этих двух стран, но и для всей Европы, для Китая и США.

После вступления в силу договора, заключенного президентами Литвы и Казахстана в 2011 г., начал курсировать контейнерный поезд «Сауле», который соединяет Балтийский регион с Китаем и Казахстаном. Казахстан и Литва взяли на себя очень серьезную и важную роль, представляя геополитическое изменение в мировой железнодорожной транспортной системе.

По итогам отчета эксплуатации поезда «Сауле» за период 2013-2014 гг. страны приняли решение провести ряд мероприятий, направленных на повышение эффективности контейнерного сервиса «Сауле» и регулирование тариф-

- 1 Разработка Дорожной карты по запуску контейнерных скоростных поездов по направлению Восток-Запад и обратно с ответвлением маршрута через порты Литвы;
- 2 Создание маршрута мультимодальных грузоперевозок из Литвы в /через Казахстан;
- 3 Сотрудничество с странами-участниками транспортного маршрута Восток-Запад по дислокации СЭЗ, портов, а также центров дистрибуции, складов и сборки на протяжении всего коридора;
- 4 Создание маршрута для автопоезда по направлению Восток-Запад с установлением жесткого графика с учетом улучшения пробега и цикличности перевозок;
- 5 Сотрудничество с ВУЗами Литвы, которые специализируется в подготовке кадров для транспортной отрасли. Проведение Форума;
- 6 Инициирование исследования по созданию мультимодального транспортного коридора через Литву, включая организацию и поиск финансирования;
- 7 Рассмотрение ввоза оборудования из Европы через порты Литвы на месторождениях Кашаган, Тенгиз, Карачаганак и т.д.

Возможности сотрудничества Литвы и Казахстана

Принцип 5С

ных условий проекта поезда «Сауле». Сегодня продвижение грузов из казахстанских городов в Клайпедский порт занимает по времени около месяца. Однако еще имеется потенциал в доставке грузов с Востока на Запад и с Запада на Восток, составляющий менее 10 дней.

Сейчас, на международных площадках идет обсуждение дальнейших перспектив развития сотрудничества между Литовской Республикой и Республикой Казахстан, предложений по увеличению грузопотоков контейнерного поезда «Сауле» и привлечению потенциаль-



Рассмотрение возможных объемов ввоза оборудования из Европы через порты Литвы на проекты месторождений



Схема возможных объемов ввоза оборудования на проекты месторождений Казахстана.

ной грузообразующей базы. В том числе грузов из КНР и стран Юго-Восточной Азии через порт Ляньюньган и другие грузообразующие центры транзитом через территории Республики Казахстан и Литовской Республики в Центральную и Западную Европу. Учитывая возможности КНР как огромного рынка потребления в организации транспортных потоков, следует добиваться 100 %-й эффективности транзитного времени для перевозки грузов из КНР в Европу за счет снижения простоев подвижного состава на пограничных переходах (в настоящее время 45 % времени непродуктивно). При выборе маршрутов и коридоров нужно учитывать основные 4 составляющие – скорость, стоимость и качество, безопасность/сохранность грузов. Одним из инструментов обеспечения международных стандартов логистического сервиса является реализация «принципа 5С» – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Внедрение «принципа 5С» позволит не только улучшить показатели эффективности отрасли, но и даст возможность добиться синергетического эффекта, предлагая эксклюзивный и качественный сервис.

Мировой опыт – построение логистических систем

Для развития совместных проектов Казахстана и Литвы в области транспортной логистики важно использовать инфраструктуру Клайпедского порта для увеличения объемов перевалки грузов в/из/через Республику Казахстан. Экономика многих стран переживает сейчас тот непростой период, когда необходим поиск путей выхода из затянувшегося кризиса. Один из таких путей, как показывает мировой опыт, – построение логистических систем.

На сегодняшний день курс Казахстана направлен на восстановление маршрута Великого шелкового пути. Как отметил опытный литовский дипломат, бывший посол Литовской Республики в РК Ромуалдас Козыровичюс, «для Казахстана формирование и развитие логистических производственных, торговых, транспортных и информационных систем имеет первостепенное значение, поскольку это позволит ускорить интеграцию страны в мировое экономическое и информационное пространство».

Процессы интеграции транспортной отрасли имеют свою специфику, которая обусловлена темпами и этапами интеграции каждого государства в единое экономическое пространство. Но вместе с тем существует ряд обстоятельств, открывающих новые возможности для транспортной отрасли страны. Приведу несколько аргументов.

Во-первых, для Казахстана, который занимает большие территории и имеет тесные связи с другими странами, важным является развитие транспортно-логистической системы и снижение транспортных издержек, которые негативно влияют на диверсификацию экономики. Основными моментами в этом вопросе являются тарифная политика, установление согласованной и отрегулированной между странами ставки транзита, поскольку логистический бизнес не ограничивается логистикой на территории одной страны.

Мы, страны транзита, должны руководствоваться единой унифицированной тарифной политикой. Утверждение данных условий станет гарантом обеспечения стабильности ставок, что в свою очередь позволит планировать и проводить долгосрочные контракты. Через обеспечение стабильности тарифов по всему пути будет достигнуто повышение привлекательности транзитного коридора через Казах-

стан. Ведь первостепенными требованиями крупнейшей компаний мирового масштаба, таких как «Тойота», «Хюндай» и др., являются получение качественного сервиса и сохранность груза. Единый подход к требованиям, к стандартам, сервису, гарантиям, создание маршрутов означают оптимизацию расходов, что благоприятно скажется на развитии транспортной отрасли Казахстана.

Во-вторых, в рамках ЕАЭС видится возможной дальнейшая реализация проекта «Новый шелковый путь», которую предложил на 25-м заседании иностранных инвесторов Н. Назарбаев. Позже идея экономического пояса Великого Шелкового пути была поддержана лидером КНР Си Цзиньпином. В этой связи на сегодняшний день при выборе стратегических маршрутов актуальным является разработка маршрута зоны Таможенного союза и создание транспортно-логистической базы для развития хозяйственных связей внутри Единого экономического пространства.

В-третьих, открывается доступ к морю. Морской путь является одним из самых дешевых видов грузоперевозок. В рамках ЕАЭС предоставляется возможность развития международных морских перевозок через выход на Черное и Балтийское моря.

Все эти факторы положительно влияют на развитие транспортной отрасли, ведь особенностью транспортного бизнеса заключается в том, что он не может ограничиваться в пределах одной страны и носит международный характер.

Современные представления о транспортировке грузов в Казахстане стали быстро изменяться с развитием рыночных отношений, в связи с чем потребители транспортных услуг склонны в настоящее время выбирать наилучшее качество логистического сервиса. ■

21-24 АПРЕЛЯ 2015

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите бесплатный билет

www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

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



LIETUVOS IR KAZACHSTANO TRANZITO POTENCIALO STIPRINIMO GALIMYBĖS NAUJOJO ŠILKO KELIO MARŠRUTE



Erchat Iskalijev

- 2003 m. spalio – AB „Bank razvitija Kazachstana“ vadovaujantis direktorius
- 2006 m. gegužė – AB „BRK-Lizing“ valdybos pirmininkas
- 2008 m. balandis – AB „Kaztemirtrans“ prezidentas
- 2009 m. liepa – Kazachstano Respublikos industrijos ir prekybos viceministras
- 2010 m. birželis – AB NK KTŽ prezidento patarėjas logistikos ir investicijų klausimais
- 2011 m. birželis – AB NK KTŽ viceprezidentas logistikai
- 2013 m. spalio – Kazachstano transportininkų sąjungos „Kazlogistics“ generalinis direktorius
- 2015 m. sausis – AB „Jungtinė transporto ir logistikos kompanija“ pirmasis viceprezidentas

Šiuo metu tarptautinių transporto koridorių, einančių Kazachstano Respublikos teritorija ir konkuruojančių su jūrų bei kitais sausumos maršrutais, potencialas nėra tinkamai realizuotas. Kazachstano Respublikos prezidentas Nursultanas Nazarbajevas iškėlė užduotį: efektyviai sustiprinti Kazachstano transporto ir logistikos sistemą iki aukščiausio lygio konkurencingumo.

Tam tikslui reikia atsikratyti tradicinio „siauro žinybinio“ požiūrio, naudotis moderniomis paradigmomis, stiprinti transporto logistikos verslo subjektų, valstybinių reguliavimo organų, muitinių ir pasienio reguliavimo sistemos, infrastruktūros objektų bendradarbiavimą, pasitelkiant geriausią Vokietijos, JAV, JAE ir Singapūro patirtį. Turime įkurti galingą transporto logistikos centrų tinklą ir šalyje, ir užsienyje, kad galėtume formuoti krovinių bazę bei tiesiogiai bendrauti su krovinių siuntėjais, pasinaudodami sausumos maršrutų per Kazachstaną privalumais. Be to, norėdami užtikrinti transžemyninių koridorių veiklos efektyvumą, turime dalyvauti krovinių siuntimo ir gavimo vietoje, taip pat suformuoti atgalinius krovinių srautus.

Lietuva – svarbi partnerė Baltijos regione

Lietuvos vaidmuo Baltijos regione ir Kazachstano vaidmuo Eurazijos regione labai panašūs. Kazachstane dabar veikia 160 bendrų įmonių, kuriose dalyvauja Lietuvos kapitalas. Tačiau bendras investicijų dydis vis dar neatitinka potencialių galimybių. Kazachstanas suinteresuotas aktyviu bendradarbiavimu realizuojant bendrus projektus transporto sferoje, žemės ūkyje, turizmo, švietimo ir sveikatos apsaugos srityse. Įkurta Kazachstano, Rusijos ir Baltarusijos muitų sąjunga skirta prekybos bei ekonominių ryšių plėtojimui. Dabar dviejų šalių prekės kerta tik vieną sieną – Lietuvos ir Baltarusijos. Tai svarbu ne

tik šioms šalims, bet ir visai Europai, Kinijai bei Jungtinėms Valstijoms.

Po 2011 m. pasirašytos Lietuvos ir Kazachstano prezidentų sutarties pradėjo kursuoti konteinerių traukinys „Saulė“, sujungęs Baltijos regioną su Kinija ir Kazachstanu. Šiuo atveju Kazachstano ir Lietuvos vaidmuo yra labai svarbus, nes jis atspindi geopolitinius pokyčius pasaulio geležinkelio transporto sistemoje.

Aptarusios traukinio „Saulė“ eksploatavimo 2013–2014 m. rezultatus, šalys nusprendė imtis priemonių efektyvumui didinti ir sureguliuoti projekto tarifų sąlygas. Dabar reikia maždaug mėnesio, kol kroviniai iš Kazachstano patenka į Klaipėdos uostą, tačiau potencialiai jie iš Rytų į Vakarų ir iš Vakarų į Rytus galėtų nukeliauti greičiau nei per 10 dienų. ▶



„Saulės“ traukinio maršrutas

Penki svarbiausi principai

Šiuo metu tarptautiniu mastu aptariamos Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo perspektyvos, siūloma didinti krovinių srautus konteineriniu traukiniu „Saulė“ bei įtraukti į šį projektą kuo daugiau krovinių. Taip pat ir iš Kinijos, Pietryčių Azijos šalių per Lianyungang uostą bei kitus krovinių centrus tranzitu per Kazachstano ir Lietuvos teritorijas į Centrinę bei Vakarų Europą. Atsižvelgiant į didžiulės Kinijos rinkos galimybes organizuoti transporto srautus, galima pasiekti šimtaprocentinį tranzito laiko efektyvumą gabenant krovinius iš Kinijos į Europą. Tam reikia iki minimumo sutrumpinti riedmenų prastovas pasienyje. Šiuo metu 45 proc. laiko sugaištama neproduktyviai. Pasirenkant maršrutus ir koridorius, reikia nepamiršti penkių svarbiausių principų: greičio, serviso, kainos, saugumo ir stabilumo. Tik taip galima užtikrinti tarptautinius transporto logistikos standartus. Šie principai padės ne tik pagerinti šakos efektyvumo rodiklius, bet ir pasiekti kuo geresnį sinerginį efektą.

Pasaulio patirtis – logistikos sistemų kūrimas

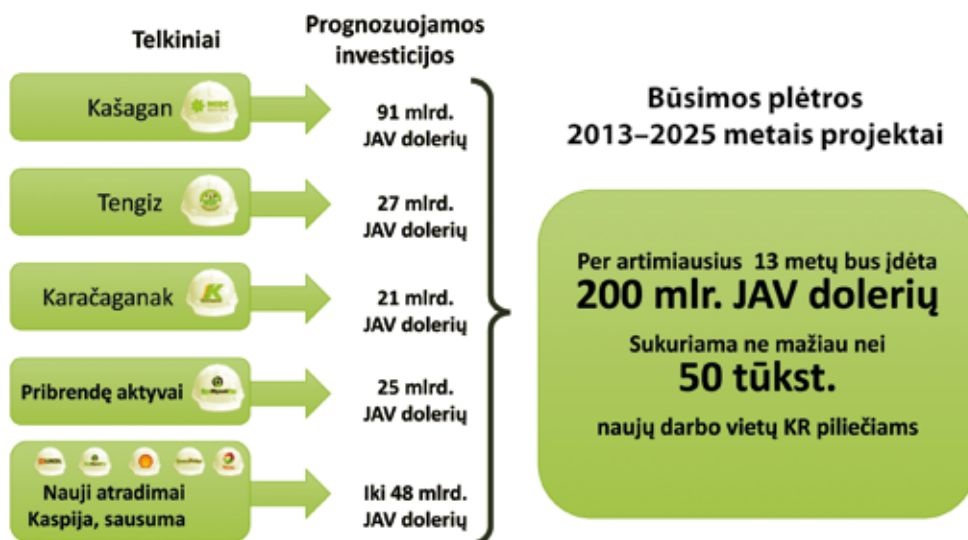
Siekiant padidinti krovinių, gabenamų iš (į) Kazachstaną ir per Kazachstaną, srautą, plėtojami bendri Kazachstano ir Lietuvos projektai transporto logistikos bei Klaipėdos uosto infrastruktūros naudojimo srityse. Daugelio šalių ekonomiškai dabar nelengvas laikas – ieškoma kelių iš užsietęsusios krizės. Vienas tokių kelių, kaip rodo pa-

- 1 Parengti kelių žemėlapius, skirtus paleisti greitaeigiems konteinerių traukiniams Rytų–Vakarų kryptimi ir atvirkščiai su maršruto atšaka per Lietuvos uostą.
- 2 Sukurti multimodalinių krovinių pervežimo maršrutą iš Lietuvos į ir per Kazachstaną.
- 3 Bendradarbiauti su transporto maršruto Rytai–Vakarai šalimis-dalyvėmis pagal LEZ, uostų, krovinių surinkimo ir paskirstymo centrų, sandėlių dislokaciją per visą transporto koridorį.
- 4 Sukurti autotraukinių maršrutą Rytų–Vakarų kryptimi, sudarant griežtą grafiką, leidžiantį gerinti gabenimo procesą ir cikliškumą.
- 5 Bendradarbiauti su Lietuvos aukštosiomis mokyklomis, kurios specializuojasi ruošti kadrus transporto šakai. Organizuoti bendrus forumus.
- 6 Ištirti galimybes, siekiant sukurti multimodalinį transporto koridorį per Lietuvą, įskaitant darbų organizavimą ir finansavimo paleškas.
- 7 Ištirti galimybes per Lietuvos uostą gabenti įrangą iš Europos į Kašaganą, Tengizą, Karačaganaką ir kitas Kazachstano vietas.

Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo galimybės



Galimos įrangos įvežimo iš Europos per Lietuvos uostą galimybės



Galimos įrangos pristatymo Kazachstano telkinių projektams realizuoti apimtys



saulio patirtis, yra logistikos sistemų tobulinimas. Šiuo metu Kazachstano kursas yra siekis atkurti Didžiojo šilko kelio maršrutą. Patyręs Lietuvos diplomatas, buvęs Lietuvos Respublikos ambasadorius Kazachstano Respublikoje Romualdas Kozzyrovičius pareiškė, kad Kazachstanui gamybos, prekybos, transporto logistikos ir informacijos sistemų formavimas bei plėtojimas turi ypatingą reikšmę, nes tai spartina šalies integraciją į pasaulio ekonominę ir informacinę erdvę.

Transporto šakos integravimo procesai turi sa-

vo specifika, kurią sąlygoja kiekvienos valstybės integravimosi į bendrą ekonominę erdvę tempai ir etapai. Tačiau yra ir tokių aplinkybių, kurios suteikia šalies transporto sistemai naujų galimybių. Pateiksiu kelis argumentus.

Visų pirma, Kazachstanui, užimančiam didžiules teritorijas ir turinčiam glaudžių ryšių su kitomis šalimis, labai svarbu plėtoti transporto logistikos sistemą bei mažinti transportavimo kaštus. Šiuo atveju didelę reikšmę turi tarifų politika ir suderinti veiksmai su tranzito šalimis, kadangi logisti-

kos verslas neapsiriboja vienos šalies teritorija.

Mes, tranzito šalys, privalome vykdyti tarpusavyje unifikotą tarifų politiką, kuri garantuotų prekių tiekimo stabilumą, padėtų planuoti ir vykdyti ilgalaikius kontraktus. Užtikrinus tarifų stabilumą visame kelyje, padidės tranzito koridoriaus per Kazachstaną patrauklumas. Juk pagrindinis didžiųjų pasaulinio masto kompanijų, tokių kaip „Toyota“, „Hyundai“ ir kt., reikalavimas yra gauti geros kokybės paslaugas bei krovinių apsaugą. Šių reikalavimų vykdymas reiškia išlaidų optimizavimą, visos Kazachstano transporto sistemos tobulinimą.

Antra, būtina toliau vykdyti Naujojo šilko kelio projektą, kurį 25-ajame užsienio investuotojų posėdyje pasiūlė Nursultanas Nazarbajevas. Didžiojo šilko kelio idėjai pritarė Kinijos Liaudies Respublikos lyderis Si Czinpinas. Todėl dabar, pasirenkant strateginius maršrutus, vienas aktualiausių yra Muitų sąjungos zonos maršrutas ir ūkinių ryšių plėtra bendroje ekonominėje erdvėje.

Trečia, atsiveria kelias prie jūros. Jūrų kelias – pigi transportavimo rūšis, juo labiau kad atsiranda galimybė plėtoti tarptautinius jūrų pervežimus Juodąja ir Baltijos jūromis.

Visi šie veiksniai turi teigiamos įtakos transporto šakai – juk transporto verslas ypatingas tuo, kad jis negali apsiriboti tik viena šalimi, jam reikia tarptautinės erdvės.

Dabartinis supratimas apie krovinių transportavimą Kazachstane pradėjo sparčiai keistis kartu su rinkos santykių plėtra ir transporto paslaugų vartotojų poreikiu rinktis geriausios kokybės logistikos paslaugas. ■



Логистика делает мир лучше

Гостя журнала JÜRA MOPE SEA – Тулай Гюль (Tülay Gül), менеджер по логистике турецкой компании «Eko!» по южному региону Marmara.



– Госпожа Тулай Гюль, во время участия в конференции «Logitrans» в Стамбуле Вы, в частности, активно участвовали в дискуссии по поводу Шелкового пути. Что для Турции исторически значит Шелковый путь?

– Стратегическая важность Шелкового пути для Турции несомненна. Это не просто только выражение торговли шелком между Востоком и Западом, но и общее название институционализированной культуры торговли.

Жители Турции посредством Шелкового пути развивали торговлю и занимали определенное место на рынке. Таким образом, они стали главным двигателем торговли между Востоком и Западом. Однако роль турков не ограничивалась только торговлей. Доминируя на Шелковом пути более тысячи лет, они имели от этого большие доходы и прибыль.

В те времена турки полностью зависели от объемов торговли между Западом и Востоком как на море, так и на суше. Это был самый могущественный и значительный период в поли-

тике и истории Турции.

В настоящее время Турция так же, как в далеком прошлом, стремится сохранять ведущие позиции как участника Шелкового пути – это ее окно на Восток. Каждая инвестиция в исторический Шелковый путь вносит вклад в экономику Турции и других стран. Потребует высокая экономическая динамичность для того, чтобы установить равновесие между континентальной и морской торговлей с одновременной модернизацией автомобильных и железных дорог.

– В последнее время в сферах политики и бизнеса, особенно на транспорте и в логистике, много говорят об инициативе Китая совместными усилиями воплотить проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Что об этих инициативах думают представители логистики Турции и каково Ваше личное мнение?

– Как говорят в правительстве, у Турции и Китая, которые расположены в разных концах Евразии, имеется общая цель и одинаковое видение «Экономического пояса Шелкового пути». Партнерство в этой сфере не только разовьется во взаимовыгодные торговые и инвестиционные отношения, но и принесет странам новые идеи, планы и возможности сотрудничества. «Экономический пояс Шелкового пути» будет поощрять как торговые инвестиции, так и торговлю неосязаемыми вещами - делиться идеями и добиваться общих целей. Занимая уникальное географическое положение, Турция превосходно обеспечивает деятельность своего отрезка «Экономического пояса Шелкового пути».

– Во время празднования 90-летия образования Турецкой Республики в конце 2013 г. был торжественно открыт тоннель под проливом Босфор. Это современное сооружение XXI века известно миру как





проект «Мармарай». Со дня его открытия прошло больше года. Какое влияние этот тоннель оказал на транспортную систему? Оправдал ли он надежды турецкой логистики?

– Этот проект погружным тоннелем соединяет пригородные железнодорожные линии под проливом Босфор в Стамбуле. Расположенный под Босфором тоннель является результатом интенсивных научных исследований, которые велись с 1984 г. Благодаря ему вырос процент городских железнодорожных перевозок. После соединения Европы и Азии движение общественного транспорта стало значительно более интенсивным в обоих направлениях. Этот проект инспирировал охрану исторической и культурной среды, сократил время поездок, уменьшил движение по мостам через пролив Босфор. «Мармарай» предоставил легкий, удобный и быстрый способ транспортировки товаров в центры бизнеса и культуры, привнес динамичность в экономическую жизнь Стамбула и отдельные районы этого города.

– Когда международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA писал об этом проекте, была высказана надежда, что Турция приедет в Евросоюз на поезде «Мармарай». Похоже, что на эту станцию поезд сильно опаздывает, и может оказаться, что такая станция на его маршруте вообще исчезнет. Интересно, что об этом думают представители бизнеса Турции?

– В деловом мире Турции говорят, что «Мармарай» похож на «железный» Шелковый путь, который соединяет Европу и Азию. Турецкие бизнесмены также говорят, что «Мармарай» позволяет на 130 брутто-тонн в год сократить в Стамбуле выброс выхлопных газов, вызывающих парниковый эффект. Таким образом, «Мармарай» не только сбалансировал движе-

ние, но и помогает избежать загрязнения атмосферы.

В Стамбуле через пролив Босфор обычно проезжает примерно 154 млн 791 тыс. 972 транспортных средства в год. Эмиссия выхлопных газов от них составляет 44 млн тонн. Благодаря проекту «Мармарай» этот объем сократился до 130 тыс. 355 тонн. Поскольку основное внимание компания «Ecol» уделяет окружающей среде, трудно не поддерживать этот проект.

– Девиз компании «Ecol», в которой вы работаете, – «Логистика делает мир лучше» («Logistics for a better world»). Каково его практическое воплощение?

– «Ecol» известна как компания, охраняющая природу и бережно относящаяся к окружающей среде со всеми существенными и очень важными обязанностями. Поэтому «Ecol» выбрала для своего бизнеса девиз «Логистика делает мир лучше». Это показывает, какую важность «Ecol» придает развитию экологии. В этом отношении она чрезвычайно внимательна к «зеленой» логистике, включающей осуществление природоохранных вопросов индустрии.

Основная ценность «Ecol» – актуализация уважения к проектам устойчивой «зеленой» логистики. Пользуясь интермодальной системой, которую мы внедрили в 2008 г., сокращен путь транспортировки турецких товаров в страны Европы с 7 тыс. до 2 тыс. километров на каждый рейс в оба конца. Благодаря этому сокращению в мире, где ресурсы расходуются очень быстро, мы экономим 1600 литров топлива на каждое транспортное средство и сохраняем тысячи деревьев. Своими инвестициями мы расширяем сеть интермодального транспорта и снижаем выбросы углекислого газа. Мы гордимся тем, что получили «Eco Performance Award 2012» («Награждение за



экологическую деятельность 2012») за проект, посредством которого удалось сохранить сотни тысяч деревьев благодаря инвестициям в сокращение выбросов углекислого газа в атмосферу.

– Благодарю за ответы.

Беседовала Зита Таллат-Кялпшайте





Logistika geresniam pasauliui

Žurnalo JŪRA MOPE SEA viešnia – Tülay Gül, Turkijos kompanijos „Ekol“ logistikos direktorė Pietų Marmara regionui.

– Ponia Tülay Gül, dalyvaudama „Logitrans“ konferencijoje Stambule, Jūs, be kita ko, aktyviai diskutavote „Šilko kelio“ klausimu. Ką Turkijai istoriškai reiškia „Šilko kelias“?

– „Šilko kelio“ strateginė svarba Turkijai yra neabejotina. Tai ne tik paprastos prekybos šilku iš Rytų į Vakarus išraiška, bet ir bendras institucionalizuotos prekybos kultūros pavadinimas.

Turkijos žmonės šiame kelyje vystė prekybą ir valdė rinkos vietas. Taigi jie tapo pagrindine priežastimi prekybai tarp Rytų ir Vakarų. Tačiau turkų vaidmuo neapsiribojo tik prekyba. Turkai, kurie dominavo „Šilko kelyje“ daugiau nei tūkstantį metų, gavo didesnes pajamas ir pelną.

Tais laikais turkai visiškai priklausė nuo Vakarų ir Rytų prekybos tiek jūroje, tiek sausumoje. Tai galingiausias ir reikšmingiausias laikas Turkijos politikoje bei istorijoje.

Šiuo metu Turkija vis dar gina jautrią „Šilko kelio“ poziciją – tai jų langas į Rytus. Kiekviena investicija į istorinį „Šilko kelią“ prisideda prie Turkijos ir kitų šalių ekonomikos. Reikės aukšto ekonominio dinamizmo tam, kad būtų sukurta pusiausvyra tarp žemyninės ir jūrinės prekybos tuo pačiu modernizuojant kelius bei geležinkelius.

– Pastaruoju metu politikos ir verslo, ypač transporto bei logistikos sferose, daug kalbama apie Kinijos iniciatyvą bendromis pastangomis kurti „Šilko kelio ekonominę juostą“ ir XXI a. jūrinį „Šilko kelią“. Ką apie šias iniciatyvas mano Turkijos logistikos atstovai ir kokia yra Jūsų asmeninė nuomonė?

– Vyriausybės pareigūnai sako, kad Turkija ir Kinija, esančios Eurazijos galutiniuose taškuose, turi tą patį tikslą ir tą pačią „Šilko kelio ekonominės juostos“ viziją. Partnerystė šioje srityje ne tik išsivystys į abipusius prekybos ir investicinius santykius, bet ir suteiks šalims naujų vizijų, troškimų bei bendradarbiavimo galimybių. „Šilko kelio ekonominė juosta“ skatins tiek prekybos investicijas, tiek neapčiuopiamų dalykų prekybą – dalintis idėjomis ir siekti bendrų tikslų. Būdama unikalioje geografinėje padėtyje, Turkija suteikia puikią „Šilko kelio ekonominės juostos“ liniją.

– Turkijai švenčiant Respublikos įkūrimo 90-ąjį jubiliejų, 2013 m. pabaigoje iškilmingai atidarytas tunelis po Bosforo sąsiauriu. Šis modernus XXI a. statinys pasauliui žinomas kaip „Marmaray“ projektas. Nuo jo atidarymo praėjo daugiau kaip metai. Kokį poveikį šis projektas padarė transporto sistemai? Ar jis pateisino Turkijos logistikos viltis?

– Šis projektas vamzdiniu tuneliu jungia priemiestines geležinkelio linijas po Bosforo sąsiauriu Stambule. Po Bosforu esantis tunelis yra intensyvių mokslinių tyrimų, vykusių nuo 1984 m., rezultatas. Tuo būdu išaugo miesto pervežimų geležinkeliais procentas. Sujungus Europą ir Aziją, viešasis transportas suintensyvėjo į abi puses. Šis projektas inspiravo istorinės ir kultūrinės aplinkos apsaugą, sutrumpino kelionės laiką, sumažino eismą tiltais per Bosforo sąsiaurį. „Marmaray“ suteikė lengvą, patogų ir greitą transportavimą į verslo ir kultūros centrus, atnešė dinamiškumą į Stambulo ekonominį gyvenimą bei atskiras šio miesto vietas.



– Rašydamas apie šį projektą tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA išreiškė viltį, kad į Europos Sąjungą Turkija atvyks „Marmaray“ traukiniu. Panašu, kad į šią stotį traukinys smarkiai vėluoja ir gali būti, kad tokios stoties jo maršrute visai neliko. Įdomu, ką apie tai mano Turkijos verslo atstovai?

– Turkijos verslo pasaulis sako, kad „Marmaray“ yra panašus į „geležinį“ „Šilko kelią“, jungiantį Europą ir Aziją. Jie taip pat sako, kad „Marmaray“ leidžia Stambule sumažinti maždaug iki 130 bruto tonų šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų per metus. Taigi „Marmaray“ ne tik subalansuoja eisimą, bet ir padeda išvengti oro taršos.

Stambule per Bosforo sąsiaurį paprastai pravažiuoja maždaug 154 mln. 791 tūkst. 972 transporto priemonės. Jų išmetamųjų dujų emisija yra 44 mln. tonų. Dėl „Marmaray“ projekto šis skaičius sumažėja iki 130 tūkst. 355 tonų. Kadangi EKOL kompanija pagrindinį dėmesį skiria aplinkai, yra sunku neremti šio projekto.

– Kompanijos EKOL, kurioje Jūs dirbate, šūkis yra „Logistika – geresniam pasauliui“ („Logistics for a better world“). Kokia yra šio šūkio praktinė išraiška? Kaip logistika gali pakeisti pasaulį?

– EKOL yra žinoma kaip sauganti gamtą ir tausojanti aplinką kompanija su visomis esminėmis bei labai svarbiomis pareigomis. Todėl EKOL savo verslui iškelė šūkį „Logistika – geresniam pasauliui“. Šis šūkis parodo, kokią svarbą EKOL teikia aplinkosaugos vystymui. Šiuo atžvilgiu ji yra itin dėmesinga žaliajai logistikai, apimančiai šios industrijos aplinkosaugos klausimų įgyvendinimą.

Svarbiausia EKOL vertybė – aktualizuoti pagarbą aplinkos ir tvarios žaliosios logistikos projektams. Naudodamiesi intermodaline sistema, kurią įgyvendinome 2008 m., mes sumažinome Turkijos prekių transportavimą į Europos šalis nuo 7 tūkst. iki 2 tūkst. kilometrų kiekvienam reisui į abi puses. Dėl šio sumažinimo, pasaulyje, kur ištekliai naudojami labai greitai, mes sutalpome 1 600 litrų kuro kiekvienai transporto priemonei ir išsaugome tūkstančius

medžių. Savo investicijomis plečiame intermodalinio transporto tinklą ir sumažiname anglies dvideginio emisijas. Didžiuojamės gavę „Eco Performance Award 2012“ („Ekologinės veiklos apdovanojimas 2012“) už projektą, kuriuo mes išsaugome šimtus tūkstančių medžių dėl asignavimų anglies dvideginio mažinimui.

– Dėkoju už Jūsų atsakymus.
Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė





О бедном Шпроте замолвите слово!

Татьяна ГУЛЬБАС,
член Союза журналистов Казахстана



В России, в городе Мамоново, установлен памятник шпротам, где рыбки в коронах «выныривают» из консервной банки.

А вот если бы мне предложили принять участие в обсуждении скульптурной «шпротной» композиции в Латвии, я бы использовала в качестве постамента... качели. И то, и другое – неотъемлемые атрибуты латвийской повседневности. «Шпроты на качелях» – это ипостась непростой судьбы второго после салата «Оливье» блюда праздничного застолья в некогда союзных республиках. За весь XX век, даже в самые сложные времена самой холодной войны, шпроты-*sprattus* никогда не объявлялись опасным врагом, повинным в подрыве здоровья сотен миллионов людей. В них, этих европейских шпротах, даже находили витамины D, E, PP, B6, B2 и B9, не говоря уже об «Омеге №3». А сейчас? Во всех пищеварительных грехах обвиняются. А на днях в шпротах даже нашли причину возникновения... женского целлюлита.

А ведь как ловили кошелевковыми и ставными неводами эту стайную пелагическую рыбку – небольшую и совсем маленькую, так и ловят. С тех пор, как «Большая советская энциклопедия» установила, что под словом «шпроты» нужно понимать любые копченые рыбные консервы из мелкой рыбы в масле, так до сих пор и закладываются в банки дары моря, добавляя туда немного копченого ольхового дыма и много непростого женского труда. Именно женщины на больших и малых рыбоконсервных предприятиях своими руками и опытным глазом отбирают для консервирования только идеальную рыбку.

У мастеров всех шпротных цехов существует только две команды: «Нанизываем мелкую» (качели вверх) и «Нанизываем крупную» (качели вниз). Потому что ставить их в одну шеренгу никак нельзя. А дальше туннель из 15 ступеней копчения. И так везде, даже если правильные «Рижские шпроты» изготавливают в любом другом латвийском городе.

В чем самый главный шпротный фокус? А в том, чем золотят идеальную рыбку.

Кто-то ольховую стружку использует в копильных цехах, а кому-то проще без этих цехов жидкий дым в химический букет добавить. И это существенная бензопириновая правда. А где сейчас у нас этого бензопириена нет? Он и в чае, и в сухофруктах, но это уже отдельная неправильная история. В нашем случае жемчужины Балтийского моря далее следуют в банку параллельными или перекрещивающимися рядами. Легкую рыбку, нагулявшую жирок, укладывают брюшками вверх, а зимнюю, с тонкой талией, с точностью до наоборот.

Самое грубое превышение содержания канцерогена в шпротах, зафиксированное в Казахстане, по пагубному воздействию на организм было сравнимо с выкуриванием четырех сигарет подряд. И то если съесть содержимое банки целиком одному и без хлеба. Мне такие люди лично не встречались, но слышала, что некоторые делали это на спор. А вот те, кто выкуривает пачку сигарет в день, обитают в окружающей нас природе в больших количествах. Хотя на каждой пачке все минздравы мира предупреждают об опасности.

Являясь требовательным казахстано-латвийским потребителем, я сама привыкла реагировать на вопиющее отсутствие качества. Как это было в истории с вентспилской «Килькой в томатном соусе».

http://www.np.kz/2011/04/07/ne_budem_sudit_o_kilke_kelejjno.html

Всем понятно, что шпротный вопрос, как и классовый, стоит и будет стоять ребром. Потому что он еще и омрачен громким экономическим разводом большой семьи. Но когда разводятся родители, то дети все равно продолжают дружить. За исключением нерадивых. Которые потом и становятся руководителями отдельно взятых нерадивых предприятий или оставляют такой же след в истории. Но нельзя по ним судить о Золоченой рыбке в целом, хаотично запрещая ее хождение за три моря. Речь не идет здесь о большой политике, где амплитуда санкций-качелей равна эффекту американских горок.

Тут хотелось бы обратить внимание непосредственно на реакцию тех, для кого вся эта продукция и предназначена. Почти полгода тому назад (когда понятие санкций еще не было самым упоминаемым словом в интернете) шесть латвийских производителей попали в «Список запрета и ограничений» комитета по защите прав потребителей. Могло и, видимо, имело место быть недобросовестное качество. А журналист медиа-портала «Радиоточка», скорее всего, из числа вышеупомянутых детей, в ноябре публикует сенсационный материал «Рижские шпроты запрещены к ввозу в Казахстан». И это уже не копченый ветер перемен, это явный запах гари. Потому что Казахстан автоматически в тот же день причислили к странам, которые вводят санкции на продукты из Европы. О чем сама страна, видимо, и не подозревает.

Но еще больше удивила реакция непосредственно казахстанских потребителей, которые в своих комментариях были в некотором смысле безжалостны. «У нас своих продуктов в избытке, пусть не лезут!» и т. д. и т. п. Шпроты – это тоже не мой вкусовой репертуар. Но это конечный продукт очень большого труда одной очень маленькой страны. И по отдельным фактам недобросовестности на отдельных местах нельзя судить о Его Высочествах Шпротах огульно. Потому что качели, кроме удивительного свойства нас раскачивать, обладают очень опасным возвратно-поступательным эффектом.

В конечном итоге, можно без многого обойтись и даже гордиться этим итогом. Но настораживает та комментаторская легкость, с которой можно через интернет объявлять войну всему, что нас в данную секунду не устраивает. Другим или людям совсем не знакомым, артистам известным и не очень, погоде, природе и промышленности.

На расстоянии полета пушечного ядра до многочисленных латвийских производств рыбной промышленности находится Дом-музей барона Мюнхгаузена. Там, в городке Дунте, и болото есть, из которого он сам себя вытянул за волосы вместе с лошастью. Именно оттуда, из Латвии, он хотел объявить войну Англии. По частной, так сказать, инициативе. Но прежде чем стрелять из ружья черешневыми косточками, барон уважительно ждал объяснений или ответа на ультиматум. Было время, чтобы подумать, обсудить, найти компромисс.

Может, и нам прежде, чем нажимать пальчиком на надпись «опубликовать комментарий», надо чаще задумываться: а стоит ли объявлять войну? Пусть даже мелким шпротам. ■





Užtarkit nelaimėlių šprotą!

Tatjana Gulbas

Kazachstano žurnalistų sąjungos narė



Rusijoje, Mamonovo mieste, Kaliningrado srityje, pastatytas paminklas šprotams, vaizduojantis karūnuotas žuvytes, „išneriančias“ iš konservų dėžutės. Bet jeigu man pasiūlytų dalyvauti šprotų skulptūros kompozicijos svirstyme Latvijoje, kaip postamentą pasirinkčiau... sūpuokles. Ir viena, ir kita – neatsiejami latvių kasdienybės atributai. „Šprotai sūpuoklėse“ – tai nepaprasto likimo šventinės užstalės buvusiose sąjunginėse respublikose antro patiekalo (po „Olivje“ ar kitaip dar vadinamų „rusiškų“ salotų) simbolis.

Per visą XX a., net sunkiausiais šalčio karo laikais, šprotai niekada nebuvo paskelbti prieš, ardančiu šimtų milijonų žmonių sveikatą. Juose, tuose europietiškuose šprotuose, net buvo aptikta vitaminų D, E, PP, B6, B2 ir B9, jau nekalbant apie „Omega 3“. O dabar? Jie kaltinami visomis virškinimo nuodėmėmis. Be to, neseniai paskelbta, kad šprotai neva kalti dėl... moterų celiulito.

Bet kaip anksčiau gaudydavo bučiais bei statytiniais tinklais tas būriais plaukiojančias žuvytes, nedideles ir visai mažytes, taip ir tebegauda. Nuo to laiko, kai „Didžioji tarybinė enciklopedija“ nustatė, kad žodį „šprotai“ reikia suprasti, kaip bet kuriuos konservus iš bet kurių smulkių žuvų aliejuje, taip iki šiol dėliojamos į skardines jūros dovanos, pridėdant ten šiek tiek alksnių dūmų kvapo ir daug nelengvo moterų triūso. Būtent moterys didelėse ir mažose žuvies konservų įmonėse savo rankomis bei įgudusiomis akimis atrenka konservavimui tik idealias žuvytes. Ir visų šprotų cechų meistrai žino tik dvi komandas: „mauname smulkias“ (sūpuoklės aukštyn) ir „mauname stambias“ (sūpuoklės žemyn). Tai todėl, kad į vieną eilę jų niekaip negalima rikiuoti. O toliau – penkiolikos pakopų rūkymo tunelis. Ir šitaip visur, net jeigu „Rygos šprotai“ gaminami bet kuriame kitame Latvijos mieste.

Kur slypi pagrindinė šprotų gamybos paslaptis? Ogi šias žuvelės auksinėmis padaro rūkymas. Vieni žuvų rūkyklose naudoja alksnio drožles, o kitiems lengviau apsieiti be

rūkyklų ir, neskaitant kitų chemikalų, „paskalinanti“ žuvytes skystais dūmais. Ir tai gryna tiesa. Bet kur dabar tų chemikalų, vadinamųjų benzopirinių, nerasi? Ir arbatoje, ir džiovintuose vaisiuose, bet tai jau atskira istorija. Mūsų atveju Baltijos jūros perliukai keliauja į skardines lygiagrečiomis arba kryžminėmis eilėmis. Vasarinės žuvytės, prikaupusios riebiųjų, dedamos pilveliais į viršų, o žieminės, pasižymintos plonesnėmis talijomis, tiksliai taip pat, tik atvirkščiai.

Grubiausias kancerogeno turinio viršijimas šprotuose, užfiksuotas Kazachstane, buvo prilygintas keturioms iš eilės surūkytoms cigaretėms, jeigu dėžutės turinį suvalgysi vienas ir be duonos. Man tokių neteko sutikti, bet girdėjau, kad susilažinę tokius bandymus darė. O štai surūkančių per dieną pakelį cigarečių yra daugybė. Nors ant kiekvieno pakelio pasaulio sveikatos apsaugos ministerijos išpėja apie gresiantį pavojų. Būdamas reikli Kazachstano ir Latvijos produkcijos vartotoja, įpratau reaguoti į rimtus kokybės pažeidimus. Panašiai, kaip tai vyko istorijoje su Ventspilio „Kilke pomidorų padaže“ (http://www.np.kz/2011/04/07/ne_budem_sudit_o_kilke_kelejno.html).

Dabar nekalbėsime, bet visiems aišku, kad šprotų klausimas, kaip ir klasių klausimas, „stovi ir stovės nepajudinamai“. Taip yra dar ir todėl, kad jį temdo garsios didžiosios šeimos ekonominės skyrybos. Bet kai skiriasi tėvai, vaikai po to vis tiek draugauja. Nekalbu apie nevykėlius, kurie vėliau tampa tokių pat nevykusių įmonių vadovais ir palieka tokius pat pėdsakus istorijoje. Bet pagal juos negalima spręsti apie „auksines žuvelės“ apskritai, chaotiškai draudžiant jų keliones už devynių jūrų. Nekalbu apie didžiąją politiką, kai sankcijų-sūpuoklių amplitudė primena amerikietiško kalnelių efektą. Čia norėčiau atkreipti dėmesį į reakciją tų, kuriems ir skirta visa ši produkcija. Beveik prieš pusmetį (kai sankcijos dar nebuvo dažniausiai minimas žodis internete) šeši Latvijos gamintojai pateko į Vartotojų teisių gynimo komiteto draudimų ir apribojimų sąra-

šą. Galimas dalykas, kad būta nesąžiningumo dėl prastos kokybės. O informacinio portalo „Radiotočka“ žurnalistas, tikriausiai vienas iš paminėtų vaikų-nevykėlių, lapkritį paskelbia sensacingą straipsnį „Rygos šprotus draudžiama įvežti į Kazachstaną“. Ir tai jau ne dūmu pakvėpęs permainingas vėjas, o akivaizdus degėsių tvaikas. Todėl, kad Kazachstanas automatiškai tą pačią dieną buvo priskirtas šalims, kurios skelbia sankcijas produktams iš Europos. Pati šalis apie tas sankcijas, matyt, nė neįtaria.

Bet dar labiau nustebino pačių Kazachstano vartotojų reakcija. Jų komentarai tam tikra prasme buvo negailėstingi. „Pas mus savų produktų per akis, tegul nelenda!“ – ir taip toliau, ir panašiai.

Šprotai – irgi ne mano skonio repertuaras. Bet tai vienos labai mažos valstybės labai uolaus darbo rezultatas. Ir iš atskirų nesąžiningumo faktų kai kuriose vietose negalima spręsti apie Jų Didenybės Šprotus apskritai. Todėl, kad sūpuoklės, be nuostabios savybės mus išpuoti, pasižymi labai pavojingu grįžtamoju efektu. Pagaliau juk galima be daug ko apsieiti ir net tuo didžiūti. Tačiau neramina tas komentatorių lengvumas, kuriuo per internetą galima paskelbti karą viskam, kas mūsų šiuo momentu netenkina. Draugams ar visai nepažįstamiems žmonėms, žinomiems ir nelabai žinomiems artistams, orui, gamtai, pramonei.

Per patrankos sviedinio skrydžio atstumą iki daugybės Latvijos žuvies pramonės įmonių yra barono Miunhauzeno namas-muziejus. Ten, Duntės miestelyje, yra pelkė, iš kurios jis pat save už plaukų ir ištraukė kartu su arkliai. Kaip tik iš ten, iš Latvijos, jis norėjo paskelbti karą Anglijai. Savo iniciatyva. Bet, prieš pradėdamas šaudyti trešnių kauliukais, baronas pagarbiai laukė paaiškinimų arba atsakymo į ultimatumą. Buvo laiko pamąstyti, pasvarstyti, rasti kompromisą.

Gal ir mums prieš spustelint piršteliu užrašą „skelbti komentarą“ reikėtų dažniau susimąstyti, ar verta skelbti karą? Kad ir tokiais smulkmei kaip šprotai. ■



ЛИЧНО С КИТАЕМ (3)

*Мир — это книга, и тот, кто не путешествует,
читает лишь одну ее страницу.*

Св. Августин

Zita Tallat-Kelpšaitė

Сокровища провинции Ганьсу (1)

Продолжаем начатый в прошлом году дневник – заметки о путешествии, которое организовало министерство иностранных дел Китая. В прошлом номере журнала мы закрыли страницы дневника на 16-м сентября, когда попрощались в Пекине с Китайской ассоциацией сценических искусств, которая, как мы увидели, весьма профессионально представила искусство Балтийских стран общественности Китая. Руководители ассоциации отметили, что в 2015 году состоится ответный визит китайских мастеров искусств в страны Балтии. И вот 17 февраля уже этого года сижу в зале Каунасской государственной филармонии и слушаю концерт по случаю открытия года культуры Китая в Балтийских странах – изумительную, неземную музыку, которая включена в список нематериального культурного наследия ЮНЕСКО. Это монгольские народные горловые песни (хоомей) и протяжные песни в исполнении ансамбля монгольской традиционной музыки «Ih Tsetsn» (Китай).

В Китае не раз доводилось знакомиться и прикасаться к удивительным вещам – охраняемому ЮНЕСКО наследию, которое принадлежит уже не только Китаю, но и всему миру. В стране, откуда начался Великий шелковый путь, переплелись искусство, культура, традиции, религии и языки множества народов. Так давайте приостановимся у истоков Великого шелкового пути, в географическом центре Китая, в провинции Ганьсу.



Дуньхуан – сверкающий маяк на Великом шелковом пути

Ранним утром 17 сентября 2014 г. на самолете Китайских авиалиний вылетаем из Пекина в Дуньхуан и начинаем знакомство с провинцией Ганьсу, важным центром Шелкового пути, соединявшего Азию, Европу и Африку. Полет длится три с половиной часа, поэтому времени достаточно, чтобы полистать ознакомительную литературу, которой нас еще перед вылетом из Вильнюса снабдили провожавшие сотрудники посольства Китайской Народной Республики.

Провинция Ганьсу – географический центр Китая. Она располагается между Тибетским нагорьем, внутренней Монголией и Лёссовым плато. Так что большая часть площади территории Ганьсу в 454 тыс. кв. километров расположена на высоте выше километра над уровнем моря. По южной части Ганьсу протекает река Хуанхэ (Желтая река), которая снабжает водой провинцию и ее столицу Ланчжоу. Немалую часть провинции Ганьсу занимает пустыня Гоби, входящая в пятерку крупнейших пустынь мира. Среди аридных пустынь (с сухим и жарким климатом) Гоби является третьей после Сахары и Аравийской пустыни. Если считать полярные Арктическую и Антарктическую пустыни, тогда пустыня Гоби, занимающая площадь в 1,3 млн кв. км, будет пятой крупнейшей пустыней на земле, которая простирается в Северо-Восточном Китае и Южной Монголии. Ландшафт пустыни Гоби – это огромные каменисто-галечные равнины и скалистые обнажения. Песчаных барханов мало.

Дуньхуан – один из крупнейших и наиболее значимых пунктов на Шелковом пути. Во время правления императора У-ди из династии Хань в 121 г. до н.э. Дуньхуан был основан как форпост пограничного гарнизона для защиты от разбойничавших племен кочевников. Если иметь в виду технику тех времен, он был построен в поразительно короткие сроки – за семнадцать лет и очень быстро стал исторической связкой северного и южного Шелкового пути, перекрестком между старым южным Шелковым путем и основной дорогой, ведущей из Индии через Лхасу в Монголию и Южную Сибирь. Этот пост также контролировал ворота в узкий Коридор Хэси, ведущий прямо в сердце Северного Китая – древние столицы Чанъань (ныне – Сиань) и Лоян.





Император У-ди дважды направлял дипломатические миссии в страны Запада, чтобы договориться об открытии дороги дружбы на Запад, которая создала бы удобные условия для сотрудничества Китая со Средней Азией. По мнению императора, такой путь не только помог бы развить торговлю, но и поощрял дружбу между народами, укоренял цивилизационные и гуманистические принципы в мире.

Форпост стал важными воротами на Запад и коммерческим центром Шелкового пути, местом встречи разных людей, культур, традиций, идей, религий. По этому пути в Китай приходили и новые религии. Самая влиятельная из них – буддизм.

Дуньхуан означает «сверкающий маяк» (Blazing Beacon). Он должен был предупреждать о нападениях разбойников и указывать место, где можно безопасно укрыться, согреться, отдохнуть, утолить голод и жажду. Для такого убежища здесь были великолепные условия, поскольку Дуньхуан был основан возле одного из самых богатых оазисов в безжалостной пустыне Такла-Макан, само название которой на уйгурском языке означает «заброшенное, покинутое место». Одни географы и экологи относят Такла-Макан к массивам пустыни Гоби, другие склонны считать ее самостоятельной, независимой от Гоби пустыней. Такла-Макан – суровое и опасное место. В пустыне, отдаленной от открытого водного бассейна на тысячи километров, преобладает крайне сухой климат. Летом здесь жарко, зимой трещат суровые морозы. Жизнь кипит только в оазисах.

Дуньхуан – один из важнейших оазисов Шелкового пути. Отсюда Шелковый путь разветвляется на две дороги. Они снова встречаются в 2200 км от этого места в Кашгарском оазисе. Между этими двумя оазисами Шелковый путь был наиболее трудным и опасным: путешественников терзали голод, жажда, разбойники, песчаные бури, которые нередко хоронили целый караван. Для направляющихся на Запад Дуньхуан был последней остановкой на отдых перед новой очной ставкой с пустыней, а для двигавшихся на Восток – первым оазисом на китайской земле.

Чтобы выжить на этой суровой земле, где на каждом шагу подстерегают опасности и в затылок дышит призрак смерти, люди старались укреплять не только свое тело, но и дух. Им требовалась помощь от высших сил, которых они могли поблагодарить за сохраненную жизнь и

просить покровительства на дальнейшем пути. От этой потребности на Шелковом пути появилось наиболее почитаемое святое место и крупнейшая в мире художественная галерея буддизма – Храм тысячи Будд.

Пещеры Могао, или Храм тысячи Будд

Путешествие в знаменитейший в мире буддийский храм, находящийся в 25 км на юго-запад от Дуньхуана, начинается еще до выезда из города. Мы останавливаемся возле впечатляющего здания, по форме напоминающего песчаный бархан. Открытый недавно для посетителей музей Храма тысячи Будд построен с использованием новейших высоких технологий.

В панорамном зале мы смотрим многопроекторный документально-художественный фильм – историю о Могао. Не знаю, все ли находящиеся здесь люди видят его так, но я по-настоящему чувствую себя попавшей вместе с караваном в песчаную бурю, подвергшейся нападению разбойников, вижу медитирующего посреди пустыни семнадцать веков назад монаха Ле-Цзуня, когда его посещает озарение и видение, в котором он видит себя среди тысяч статуй Будды, сверкающих золотом.

Под воздействием этого духовного опыта Ле-Цзунь в 336 г. выбивает в скале первый грот. К нему подключается все больше монахов и пилигримов, и спустя долгие столетия в горе Могао образуется храм с тысячи Будд.

Фильм очаровал и пробудил фантазию. После такой эмоциональной подготовки туристы отправляются в Храм тысячи Будд. Реальность превосходит все фантазии. Трудно поверить в могущество человеческого воображения, упорства в достижении намеченной цели и силы рук.

Комплекс тысячи Будд состоит из 492 святилищ, которые находятся в пещерах на глубине в полтора километра, некоторые – высотой в 50 м. Наименьшая пещера всего 30 см в высоту. Крупнейшая занимает 268 кв. м. Говорят, что есть еще не открывшиеся и даже не найденные пещеры. Все 492 святилища украшены скульптурами и изумительно прекрасными фресками. Здесь насчитывается свыше 2400 декорированных скульптур и нарисованных в разное время фресок, занимающих площадь 45 тыс. кв., и более 50 тыс. всевозможных надписей на

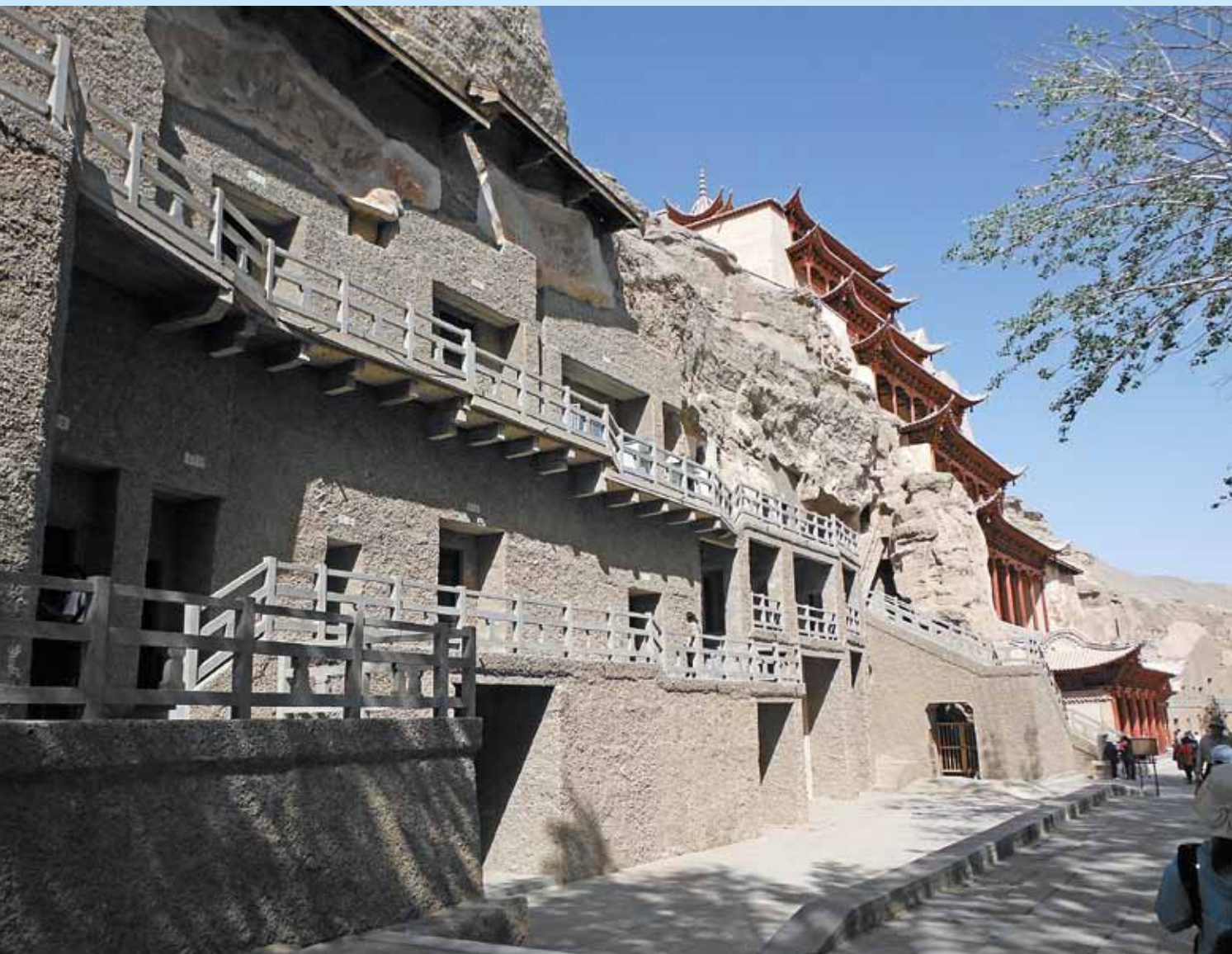
стенах. Гиды уверяют, что если перенести произведения искусства Могао в галерею, то они заполнят стену длиной 45 м. В этой крупнейшей художественной галерее мира все произведения являются оригинальными. Они не заменены копиями. Большинство работ настолько хорошо сохранились, что даже не нуждались в реставрации.

Для истории и культуры пещеры Могао важны не только как буддийский храм. Кроме произведений искусства, здесь собирались и хранились разные рукописи. Примерно в XII в. вход в пещеры с рукописями был замурован. Ныне считается, что это было сделано сознательно, чтобы уберечь рукописи во время всевозможных исторических катаклизмов, дабы сохранить их для будущих поколений.

25 июня 1900 г. работавший в храме сторожем даосский монах Ван Юаньлу, очищая засыпанный песком грот, обнаружил замурованную стену и принялся ее разрушать. Открылся настоящий «Ковчег Завета». Здесь находилось около 50 тыс. различных документов, рисованных портретов, музыкальных инструментов и других реликтов буддийской культуры времен нескольких династий от IV в. до XI в. Старейший текст датируется 405 г., новейший – 1002 годом. Это рукописи – сутры, молитвы, словари, административные документы, труды по истории, философии, экономике, литературе, военному искусству и проч. Так называемые Дуньхуанские рукописи написаны на китайском, тибетском, уйгурском, согдийском языках, на санскрите, даже на ранее неизвестных языках, таких как хотаносакский. В пещерах библиотеки была найдена первая в мире печатная книга «Алмазная сутра», изготовленная в технике начала VIII в. печатания гравюр на дереве. Книга датируется 868 г. Так что можно считать, что немецкий книгопечатник Иоганн Гуттенберг, создавший инструмент для литья букв и ручной печатный пресс и в 1454–1455 гг. в городе Майнце таким способом отпечатывший Библию, в мире был вторым.

Зафиксированные в найденных документах факты наглядно свидетельствуют о значении Дуньхуана и проходившего через него Шелкового пути для культурно-экономического развития всего мира. Из документов видно, что город Дуньхуан был не только центром распределения





товаров на Шелковом пути, но и активным производителем своих товаров: шелка, хлопка, шерсти, мехов, чая, керамики, медицинских препаратов, красок, духов, ювелирики, вышитых изделий, фарфора, инструментов, сухофруктов, выращенных здесь на экспорт животных.

Известие об эксклюзивной находке – библиотечной пещере – быстро распространилось по Китаю и за его пределами. Вскоре в Дуньхуан хлынули зарубежные ученые. Экспедиции британских, индийских, японских, венгерских, французских, российских ученых исследовали пещеры Могао, писали и публиковали сенсации. Некоторые забрали из пещер часть письменных памятников и произведений искусства. Лишь недавно Китай предпринял шаги по их возвращению.

В 1961 г. правительство Китайской Народной Республики провозгласило, что комплекс Могао признан охраняемым государством историческим монументом чрезвычайного значения. В 1987 г. пещеры Могао были внесены в список мирового культурного наследия ЮНЕСКО.

В 2008 г. правительство Китайской Народной Республики утвердило план стоимостью почти 25 млн евро, предназначенный для сохранения



этого наследия, свидетельствующего о культурно-историческом обмене, проходившем между Китаем и другими странами в течение более тысячи лет.

Озеро полумесяца в пустыне и поющие пески

Миншашань является визитной карточкой Дуньхуана. Место было и остается привлекательным благодаря своей феноменальной, до сих пор невыясненной тайне – гор из поющих песков и небольшого, непересыхающего озера в форме полумесяца, плещущегося в окружении этих гор. В переводе с китайского Миншашань означает «гора поющего песка» (Echoing-Sand Mountain). В туристической литературе Миншашань называют «поющими барханами» или «поющими песками».

Когда человек или верблюд шагает по чистому желтому песку или когда его носит разбушевавшийся ветер, слышится странный звук – загадочная мелодия, похожая не то на шум моря, не то на песню сирен или рыдание странника, потерявшего товарищей, стирающая из памяти тоску по дому и побуждающая идти вперед в непознанные дали. Чем дальше удаляешься в пустыню, тем сильнее тобой овладевает эта странная мелодия, звучащая зачаровывающим обещанием найденной земли, и ты идешь не оглядываясь. Если ты не Одиссей из Итаки и не взял с собой воск, чтобы залепить уши, ты вряд ли вернешься домой...

Эти загадочные горы со всех сторон окружают небольшой оазис, в котором тысячи, а может, миллионы лет плещется озеро Юэцяюань. Это озеро длиной 30 м, шириной 20 м и глубиной примерно 5 м никогда полностью не

пересыхало и не было засыпано песчаными бурями. Его глубина иногда изменяется: она была и 7,5 м, и 1,5 м. Озеро полумесяца в письменных источниках впервые упоминается в IX в. во времена правления династии Тан. В найденных в пещерах Магао документах пишется, что ярко-синяя вода этого озера прозрачна и чиста, ее можно пить, она годится для приготовления чая и обладает целебными свойствами. Некогда верили, что если выпить воду из этого озера и съесть плавающую в нем рыбку «тебей», приправленную растущими на берегу озера чудодейственными травами, удастся сохранить вечную молодость и продлить жизнь.

В древней китайской культуре особенно подчеркивается стремление к долголетию. С ним связано много символов и обрядов. Неудивительно, что озеро, которое не может высушить солнце и не задувает песок, само, будучи долгожителем и бессмертным, может предоставить такие же качества и человеку. Что ни говоря, факты тут расходятся с законами физики. В этом месте, где испарение воды в сто раз выше количества выпадающих осадков, озеро никак не пересыхает...

Чудо природы вдохновляет ученых и художников. Одни исследуют это феноменальное явление и сочиняют теории, другие – поэмы, говоря, что озеро – это присланное богами с небес на землю отображение месяца для исцеления уставшей человеческой души.

Продолжение дневника – в следующем номере журнала. ■





ASMENIŠKAI SU KINIJA (3)

Pasaulis yra knyga. Ir tas, kas nekeliauja, skaito tik pirmąjį puslapį.
Šv. Augustinas

Zita Tallat-Kelpšaitė

Gansu provincijos lobiai (1)

Tęsiame pernai pradėtą kelionės, kurią organizavo Kinijos užsienio reikalų ministerija, dienoraštį. Praėjusiame žurnalo numeryje dienoraščio puslapį užvertėme rugsėjo 16 d. Pekine, atsisveikinę su Kinijos scenos menų asociacija, kurioje patyrėme, kaip profesionaliai Baltijos šalys savo meną pristatė Kinijos visuomenei. Asociacijos vadovai pabrėžė, kad 2015 m. įvyks atsakomasis Kinijos meno meistrų vizitas į Baltijos šalis. Iš štai jau kitų metų vasario 17 d. sėdžiu Kauno valstybinėje filharmonijoje ir klausausi Kinijos kultūros metų Baltijos šalyse atidarymo koncerto – nuostabios nežemiškos muzikos, kuri yra įtraukta į UNESCO nematerialaus kultūros paveldo sąrašą. Tai – mongolų liaudies tradicinės „khoomei“ stiliaus ir „ilgosios dainos“, kurias atlieka mongolų tradicinės muzikos ansamblis „Ih Tsetsn“ (Kinija).

Kinijoje ne kartą teko pamatyti, susipažinti ir prisiliesti prie unikalių dalykų – UNESCO saugomo paveldo – kurie jau priklauso ne vien Kinijai, bet visam pasauliui.

Šalyje, kurioje prasidėjo Didysis šilko kelias, persipynė daugelio tautų menas, kultūra, tradicijos, religijos ir kalbos. Tad stabtelėkime prie Didžiojo šilko kelio ištakų geografiniame Kinijos centre, Gansu provincijoje.

Dunhuangas – degantis žiburys Didžiajame šilko kelyje

Ankstų 2014 m. rugsėjo 17-osios rytą Kinijos oro linijų lėktuvu išskrendame iš Pekino į Dunhuangą ir pradėdame pažintį su Gansu provincija, reikšmingu Šilko kelio, jungusio Aziją, Europą ir Afriką, centru. Skrydis trunka tris su puse valandas, tad pakanka laiko pavartyti pažintinę literatūrą, kuria dar išskendant iš Vilniaus mus gausiai aprūpino į kelionę išlydėjusi Kinijos Liaudies Respublikos ambasada.

Gansu provincija – geografinis Kinijos centras. Ji išsidėsčiusi tarp Tibeto plynaukštės, Vidinės Mongolijos ir Lioso plynaukštės. Tad iš 454 000 kv. km ploto Gansu teritorijos didelė jos žemės dalis yra daugiau nei kilometro virš jūros lygio aukštyje. Per pietinę Gansu dalį teka Geltonoji upė, kuri provinciją ir jos sostinę Landžou aprūpina vandeniu. Nemažą Gansu provincijos dalį užima Gobio dykuma, priklausanti didžiausių pasaulio dykumų penketukui. Tarp aridinių (sausos ir karšto klimato) dykumų Gobio dykuma yra trečioji po Sacharos bei Arabijos dykumų. Jei skaičiuosime poliarines Arkties ir Antarkties dykumas, tuomet 1,3 mln. kv. km ploto Gobio dykuma bus penktoji didžiausia dykuma žemėje, kuri driekiasi per Šiaurės Vakarų Kiniją ir pietinę Mongoliją. Gobio dykumos krašto vaizdas – tai didžiulės žvyruotos lygumos ir uolėtos atodangos. Smėlio kopų nedaug.

Dunhuangas – vienas didžiausių ir reikšmingiausių sustojimo punktų Šilko kelyje. Valdant Hanų dinastijos imperatoriui Wu, 121 m. prieš Kristų Dunhuangas buvo įkurtas kaip pasienio įgulos forpostas apsiginti nuo plėšikaujančių klajoklių genčių. Turint galvoje to laiko techniką, jis pastatytas stebėtinais sparciai – per septyniolika metų, ir labai greitai tapo istorine šiaurės ir pietų Šilko kelio jungtimi, kryžkele tarp senojo pietų Šilko kelio ir pagrindinio kelio, vedančio iš Indijos, per Lhasą, į Mongoliją bei Pietų Sibirą. Šis postas taip pat kontroliavo vartus į siaurą Hesi koridorių, vedantį tiesiai į Šiaurės Kinijos širdį – senąsias sostines Changaną (dabar Sianas) ir Luoyangą.

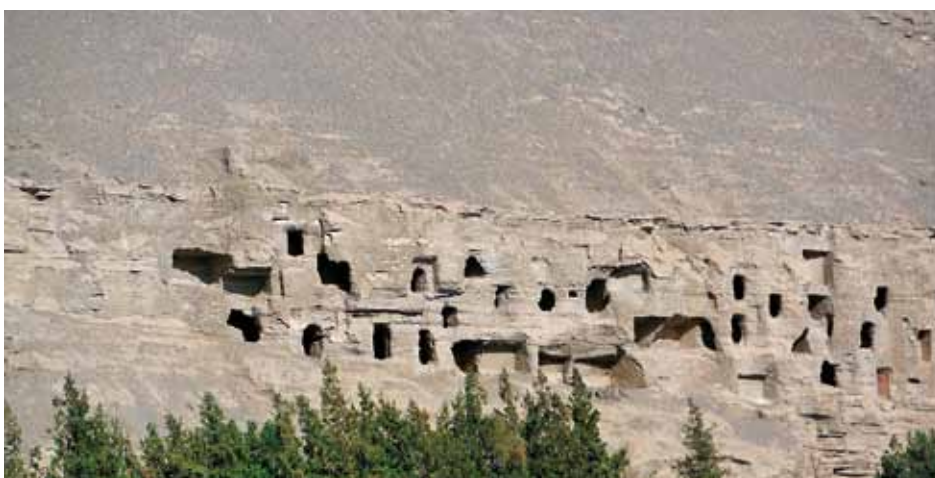
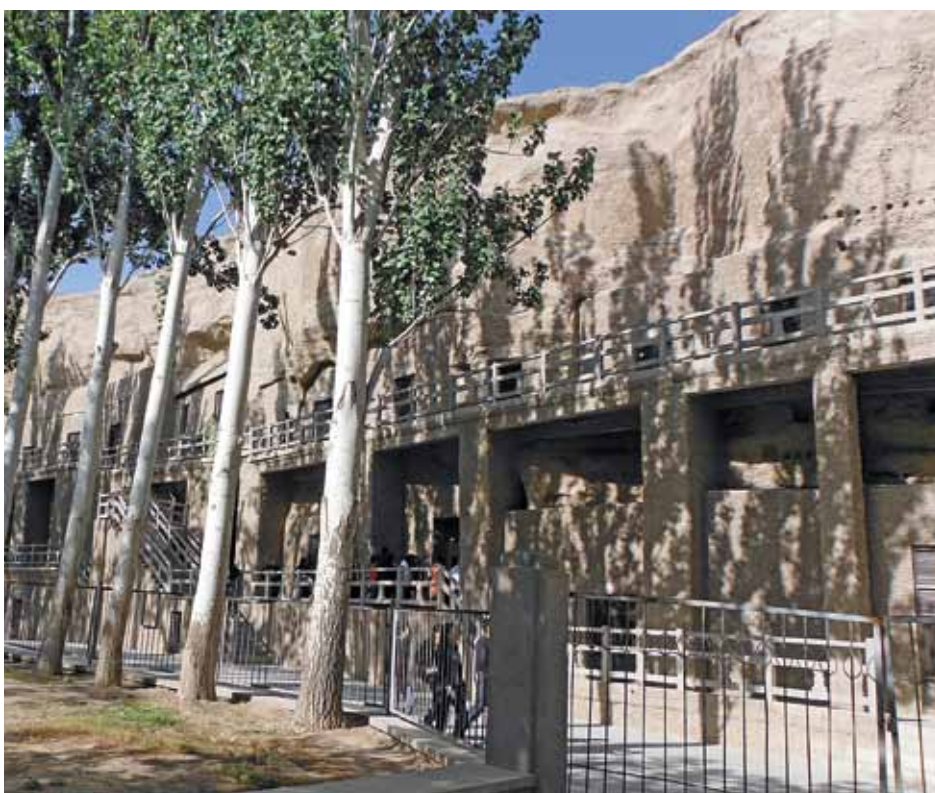
Imperatorius Wu du kartus siuntė diplomatinės misijas į Vakarų šalis tartis, kad būtų atvertas draugystės kelias į Vakarus, kuris sukurtų patogias sąlygas Kinijai bendradarbiauti su Vidurio Azija. Imperatoriaus manymu, toks kelias turėjo ne tik padėti vystyti prekybą, bet ir skatinti draugystę tarp tautų, diegti civilizaciją bei humaniškumą pasaulyje.

Forpostas tapo svarbiais vartais į Vakarus ir Šilko kelio komercijos centru, įvairių žmonių, kultūrų, tradicijų, idėjų, religijų susitikimo vieta. Šiuo keliu į Kiniją atkeliavo ir naujos religijos. Įtakingiausia iš jų – budizmas.

Dun Huang reiškia degantį žiburį (*Blazing Beacon*). Jis turėjo įspėti apie plėšikų atakas ir rodyti vietą, kur galima saugiai pasislėpti, sušilti, pailsėti, numalšinti troškulį ir alkį. Tokiam prieglobsčiui čia buvo puikios sąlygos, nes Dunhuangas kūrėsi prie vienos turtingiausių oazių negailesingoje Taklamakano dykumoje, kurios jau pats vardas uigūrų kalba reiškia „dykuma, iš kurios negrįžtama“, turkų kalba – „griuvėsių vieta“. Vieni geografs ir ekologai Taklamakano dykumą



Mongolų tradicinės muzikos ansamblis „Ih Tsetsn“ Vilniuje. Peng Bu (Xinhua) nuotrauka



priskiria Gobio dykumos masyvui, kiti linkę ją laikyti savarankiška, nuo Gobio dykumos nepriklausoma dykuma. Taklamakanas – rūsti ir pavojinga vieta. Tūkstančių kilometrų nuo atviro vandens baseino nutolusioje dykumoje vyrauja labai sausas klimatas. Vasarą čia karšta, žiemą – špigina šaltis. Gyvenimas verda tik oazėse.

Dunhuangas yra viena iš svarbiausių Šilko kelio oazių. Nuo čia Šilko kelias pasidalina į dvi atšakas. Keliai vėl susitinka už 2 200 km Kašgaro oazėje. Tarp šių dviejų oazių Šilko kelias buvo sunkiausias ir pavojingiausias: badas, troškulys, plėšikai, smėlio audros, kurios neretai palaidodavo visą karavaną, sekino keliauninkus. Vykstantiems į Vakarus Dunhuangas buvo paskutinė poilsio stotis prieš naują akistatą su dykuma, o keliautojams į Rytus – pirmoji oazė kinų žemėje.

Siekdami išgyventi šioje rūsčioje žemėje, kur kiekviename žingsnyje tyko pavojai ir į pakaušį alsuoja mirties šmėkla, žmonės stengėsi stiprinti ne tik savo kūną, bet ir dvasią. Jiems reikėjo pagalbos iš aukštesnių jėgų, kurioms galėjo padėkoti už išsaugotą gyvybę ir prašyti globos tolesniame kelyje. Iš šių poreikių Šilko kelyje atsirado labiausiai garbinama šventa vieta ir didžiausia pasaulyje budizmo meno galerija – Tūkstančio budų šventykla.

Magao urvai, arba Tūkstančio budų šventykla

Kelionė į garsiausią pasaulyje budizmo šventyklą, esančią už 25 km į pietvakarius nuo Dunhuango, prasideda dar neišvykus iš miesto. Sustojame prie įspūdingo pastato, savo forma primenančio smėlio kopą. Neseniai lankytojams atvertas Tūkstančio budų šventyklos muziejus pastatytas ir įrengtas pagal naujausias statybos bei informacines technologijas.

Panoraminėje salėje žiūrime kelių metmenų dokumentinį-vaidybinį filmą – istoriją apie Magao. Nežinau, ar visi čia esantys žmonės jį mato taip pat, bet aš tikrai jaučiuosi kartu su karavanu patekusi į smėlio audrą, užpulta plėšikų, matau dykumos vidury prieš septyniolika šimtmečių medituojantį vienuolį Lie Zun, kai jį aplanko nušvitimas ir vaizdinys, kuriame vienuolis regi save tarp tūkstančio auksinę šviesą spinduliuojančių Budos statulų.

Šios dvasinės patirties paskatintas Lie Zun 336 m. kalne iškasa pirmąjį urvą. Prie jo prisideda vis daugiau ir daugiau vienuolių bei piligrimų, ir po ilgų šimtmečių triūso Magao kalne atsiranda šventykla su tūkstančiu budų.

Filmas sužavėjo ir sužadino fantaziją. Taip emociškai paruošti turistai nuvyksta į Tūkstančio budų šventyklą. Tikrovė pralenkia viziją. Sunku patikėti žmogaus vaizduotės, atkaklumo, užsibrėžto tikslo siekimo ir rankų galia.

Tūkstančio budų kompleksą sudaro 492 urvų šventyklos. Kai kurios iš jų yra net pusan-





tro kilometro gylio urvuose, kai kurios – 50 m aukščio. Mažiausias urvas tėra 30 cm aukščio. Didžiausias užima 268 kv. m. Manoma, jog dar yra neatvertų ir net neatrastų urvų. Visos 492 šventyklos išpuoštos skulptūromis ir nuostabaus grožio freskomis. Čia yra daugiau nei 2 400 dekoruotų skulptūrų ir įvairiais laikotarpiais pieštų freskų, užimančių 45 tūkst. kv. m, bei daugiau nei 50 tūkst. įvairių įrašų sienose. Gidai tikina, kad į ištisą galeriją perkelti Mogao meno lobiai užpildytų 45 km ilgio sieną. Šioje didžiausioje meno galerijoje visi kūriniai tebėra originalūs. Jie nepakeisti kopijomis. Daugelis darbų išsilaikę taip puikiai, kad jiems neprireikė restauracijos.

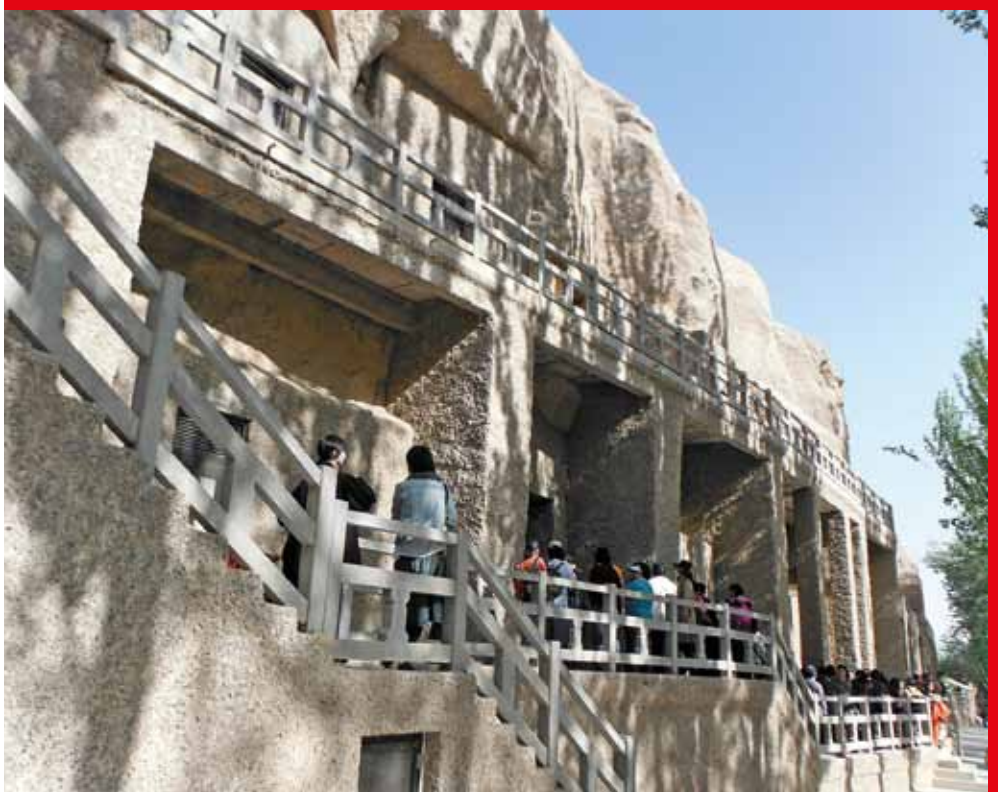
Istorijai ir kultūrai Magao urvai reikšmingi ne tik dėl budizmo šventyklos. Be meno kūrinių, čia buvo kaupiami bei saugomi įvairūs rankraščiai. Maždaug XII a. įėjimas į urvus su rankraščiais buvo užmūrytas. Dabar manoma, jog tai padaryta sąmoningai, saugant rankraščius įvairių istorinių kataklizmų metu, idant jie išliktų ateities kartoms.

1900 m. birželio 25 d. šventykloje sargu dirbęs vienuolis daoistas Wang Yuan-lu, valydamas smėliu užpustytą grotą, atrado užmūrytą sieną ir ėmė ją griauti. Atsivėrė tikra Sandoros skrynia. Čia buvo apie 50 tūkst. įvairių dokumentų, tapytų portretų, muzikos instrumentų bei kitų budizmo kultūros relikvų iš kelių dinastijų nuo IV a. iki XI a. Seniausias tekstas datuojamas 405 m., naujusias – 1002 m. Tai – kinų, tibetiečių, uigūrų, sanskrito, sogdų, netgi mažai žinoma chotanų kalbomis parašyti rankraščiai: sūtros, maldos, žodynai, administraciniai dokumentai, istorijos, filosofijos, ekonomikos, literatūros, karo ir kitokio pobūdžio veikalai. Bibliotekos urvuose buvo rasta VIII a. pradžios medžio graviūrų spausdinimo technika pagaminta pirmoji pasaulyje spausdinta knyga „Deimantinė sūtra“, datuojama 868 m. Tad galima manyti, kad Europoje vokiečių spausdinininkas Johann Gutenberg, sukūręs raidžių liejimo prietaisą ir rankinį atspaudų presą bei 1454–1455 m. Mainco mieste tokiu būdu išspausdinęs „Bibliją“, pasaulyje buvo antras.

Rastuose dokumentuose užfiksuoti faktai labai akivaizdžiai rodo Dunhuango ir per jį ėjusio Šilko kelio reikšmę pasaulio ekonomikos bei kultūros raidai. Iš dokumentų matyti, kad Dunhuango miestas buvo ne tik prekių paskirstymo centras Šilko kelyje, bet ir aktyvus savų prekių gamintojas: šilko, medvilnės, vilnos, kailių, arbatos, keramikos, medicinos preparatų, dažų, kvėpalų, juvelyrikos, siuvinėjų dirbinių, porceliano, įrankių, džiovintų vaisių, čia išaugintų gyvulių eksportuotojas.

Žinia apie ypatingą radinį – bibliotekos urvą – greitai pasklido po Kiniją ir už jos ribų. Netrukus į Dunhuangą ėmė plūsti užsienio mokslininkai. Britų, indų, japonų, vengrų, prancūzų, rusų mokslininkų ekspedicijos tyrinėjo Magao urvus, rašė ir skelbė sensacijas. Kai kurie iš urvų pasiėmė dalį rašytinių paminklų ir meno dirbinių. Tik gana neseniai Kinija ėmėsi žygių juos susigrąžinti.

1961 m. Kinijos Liaudies Respublikos Vyriausybė paskelbė, kad Magao kompleksas pripažintas ypatingos svarbos valstybės saugomu istoriniu monumentu. 1987 m. Mogao urvai





buvo įtraukti į UNESCO pasaulio kultūrinio paveldo sąrašą.

2008 m. Kinijos Liaudies Respublikos Vyriausybė patvirtino beveik 25 mln. eurų vertės planą, skirtą apsaugoti šį paveldą, liudijantį daugiau nei tūkstantį metų vykusius istorinius ir kultūrinius Kinijos bei kitų šalių mainus.

Pusmėnulio ežeras dykumoje ir dainuojančio smėlio kopos

Mingsha Shan yra Dunhuango vizitinė kortelė. Vieta buvo ir tebėra patraukli dėl savo fenomenalios, iki šiol neišaiškintos paslapties – dainuojančio smėlio kalnų bei nediduko, niekad neišdžiūstančio pusmėnulio formos ežero, tyvuliuojančio tų kalnų apsuptyje. Išvertus iš kinų kalbos pažodžiui, Mingsha Shan reikštų „skardaus smėlio kalnas“ (*Echoing-Sand Mountain*). Turistinėje literatūroje Mingsha Shan vadinami „dainuojančiomis kopomis“ arba „dainuojančiu smėliu“.

Kai žmogus ar kupranugaris žengia per švartutėlį geltoną smėlį arba kai jį pusto įsisiautęs vėjas, girdisi keistas garsas – gal į jūros ošimą, gal į sirenų dainą ar kelionės draugus praradusio klajoklio raudą panaši paslaptinga melodija, ištrinanti iš atminties namų ilgesį ir viliojanti žengti pirmyn į nepažintus tolius. Kuo labiau tolsti į dykumą, tuo stipriau tave užvaldo ši keista melodija, skambanti užburiančiu neatrastos žemės pažadu, ir tu eini neatsigręždamas. Jeigu nesi Odisejas iš Itakės ir neturi pasiėmęs vaško užlydyti ausims, kažin ar begrįši namo...

Tie paslaptingi kalnai iš visų pusių juosia nedidelę oazę, kurioje tūkstančius, o gal milijonus metų tyvuliuoja ežeras Yueya Quan. Šis 30 m ilgio, 20 m pločio ir maždaug 5 m gylio ežeras niekuomet nebuvo visiškai išsekęs ar užpustytas smėlio audrų. Jo gylis kartais kinta: yra buvęs 7,5 m ir 1,5 m gylio. Pusmėnulio ežeras rašytiniuose šaltiniuose pirmą kartą paminėtas IX a. valdant Tangų dinastijai. Magao urvuose rastuose dokumentuose rašoma, kad ryškiai mėlynas šio ežero vanduo yra skaidrus, švarus ir tyras, jį galima gerti, jis puikiai tinka virti arbatai ir turi gydomųjų galių. Tikėta, kad išgėrus šio ežero vandens ir suvalgius jame plaukiojančią „Tiebei“ žuvelę, pagardintą prie ežero augančiomis stebuklingomis žolelėmis, pavyks išsaugoti amžiną jaunystę bei prailginti gyvenimą.

Senajoje kinų kultūroje ypatingai pabrėžiamas ilgaamžiškumo siekimas. Su ilgaamžiškumu siejama daug simbolių ir apeigų. Nenuostabu, jog tikėta, kad ežeras, kurio neišdžiiovina saulė ir neužpusto smėlis, pats būdamas ilgaamžis bei nemirtingas, tokių pat savybių gali suteikti ir žmogui. Kad ir ką besakytum, faktai čia niekaip nesutaria su fizika. Šioje vietoje, kur vandens garavimas yra šimtą kartų didesnis už įskrentančių kritulių kiekį, ežeras niekad neišdžiūsta...

Gamtos stebuklas įkvepia mokslininkus ir menininkus. Vieni tyrinėja šį fenomenalų reiškinį ir kuria teorijas, kiti – poetas, sakydami, kad šis ežeras – tai dievų iš dangaus į žemę atsiųstas mėnulio atvaizdas pagydyti pavargusiai žmogaus sielai. ■

Dienoraščio tęsinys – kitame žurnalo numeryje.



«Intermodal Europe 2014» ВВОДИТ НОВШЕСТВА НА РАСТУЩЕМ РЫНКЕ

Интермодальная перевозка грузов является одним из крупнейших растущих рынков в мире, который в 2014 г. оценивался в 12,28 миллиарда долларов, а к 2019 г. ожидается рост до 26,19 миллиарда долларов. Растущее оживление на рынке этой отрасли было особо отмечено на «Intermodal Europe 2014» – ведущей выставке и конференции мирового контейнерного транспорта и логистики, а также дорожного, железнодорожного и морского секторов.

Выставка «Intermodal Europe 2014», проходившая в динамично развивающемся портовом городе Роттердаме, предоставила платформу для более чем 100 участников, привезших свои самые новые виды продукции и услуги, и собрала тысячи профессионалов контейнерной, транспортной и логистической отрасли, а также определила будущее рынка интермодальной перевозки грузов.

«Мы предлагаем множество новшеств для контейнерной отрасли», – сказал Баудевайн Лигтеринк, директор «AM-Solution» – компании, предлагающей техническое обслуживание и ремонт электроники, а также годные к употреблению запасные детали, разрабатывающей инновационное оборудование и предлагающей услуги консалтинга и маркетинга.

Мировые проблемы, касающиеся сокращения затрат и отходов, также были затронуты на выставке. «Несмотря на рост мировой контейнерной торговли, отрасль продолжает концентрировать свое внимание на совершенствовании в этой сфере», – сказала директор мероприятия Софи Ахмед.

Компания по проектированию, разработке и усовершенствованию контейнеров «Holland Container Innovations» (HCI) официально выпустила и представила на выставке «Intermodal Europe 2014» 4FOLD – первый и единственный в мире, полностью сертифицированный 40-футовый складной контейнер.

Складные контейнеры помогают снизить затраты, связанные с транспортировкой пустых контейнеров, когда четыре таких контейнера занимают ту же площадь, что и один стандартный контейнер. Это также помогает снизить расходы путем уменьшения количества необходимых рейсов для транспортировки складных контейнеров, которые занимают площадь в четыре раза меньшую по сравнению со стандартными.

В Intermodal 2014 приняли участие крупнейшие и авторитетнейшие контейнерные и логистические компании, включая «Carrier Transicold», «UNIT45», «Maersk Container industry AS», «Thermo King», «Interchange Systems Private Limited», «Textainer», «Seaco», «CARU», «CPI Group», «Dong Fang International Asset Management» (Germany GmbH), «AM-Solution», «DAIKIN», Ассоциацию владельцев контейнеров (COA) и множество других.

В течение трех дней было проведено более 30 конференций с бесплатным входом. Посетители выставки были приглашены послушать и поделиться идеями по поводу некоторых важных вопросов, включая рост и консолидацию в контейнерной отрасли, безопасность мировых цепочек поставок и развитие межтранспортного экономического коридора Pak-China.

Сессия научно-практических конференций на тему «Разумная логистика путем налаживания партнерских отношений в цепочке поставок» проходила под председательством Европейской ассо-



циации экспедиторов, CLECAT и Европейского совета грузоотправителей (ESC). Сессия предоставила экспортерам и экспедиторам возможность поделиться информацией и проблемами, с которыми сталкиваются потребители и операторы цепочек поставок, а также рассмотреть некоторые разработки в данной отрасли.

«Эту сессию конференций оцениваю на «отлично». Я и не ожидал, что будет так много дискуссий между экспортерами, поставщиками и консультантами на разные темы. Мы не можем желать лучшего, чем Intermodal Europe», – сказал исполняющий обязанности генерального секретаря Европейского совета грузоотправителей (ESC) Йост Ситскорн, который принял участие в научно-практической конференции.

Докладчики конференции предложили свои ценные решения многих существующих проблем в этой отрасли.

Сессия конференций на тему проекта eMAR (e-Maritime Strategic Framework and Simulation based Validation) прошла под председательством менеджера по коммуникациям eMAR Иоанниса Колиоусиса. В рамках сессии проходили также беседы за круглым столом. Темой одной из конференций стал вопрос о том, может ли совершенство цепочки поставок быть достигнуто путем инноваций ICT (информационно-коммуникационных технологий), на других рассматривались меры способствующие обмену информацией среди деятелей морского бизнеса и правительства. Также были проанализированы новые бизнес-возможности для компаний, снижающих административные барьеры в процессе перевозки грузов по Европе, и методы по оптимизации грузоперевозок посредством использования передового инструментария для обеспечения групповых работ.

«Intermodal Europe – это интересная платформа, объединяющая людей из всех секторов логистики для обсуждения новшеств», – сказал Иоаннис Колиоусис. – Исследовательский проект, представляющий наши результаты на выставке, предлагает возможность для сотрудничества и обсуждения наших идей с заинтересованными людьми данной отрасли. Посетители конференции узнали о ходе исследования, финансируемого Европейской комиссией и проходящего на их территории. Результаты этого исследования они могут использовать при создании своих бизнес-стратегий. Это исследование также предоставляет информацию о том, какие новые технологии и политика решения проблем являются наиболее подходящими для их бизнеса».

Впервые выставка «Intermodal Europe» была совмещена с «Transport & Logistics Rotterdam», увеличивая бизнес-возможности для всех, кто принимал участие в обоих мероприятиях. «Intermodal Europe» и «Transport & Logistics» взаимосвязаны, – объясняет Софи Ахмед. – Совмещая их, мы предлагаем дополнительные преимущества посетителям и участникам обоих мероприятий, и это также как никогда увеличивает покупательную способность».

По мнению многих, это мероприятие является наиболее важным в календаре контейнерных выставок. Выставка «Intermodal Europe 2014» прошла с огромным успехом, и многие компании уже планируют принять участие в выставке 2015 года.

Чтобы принять участие или выступить с докладом на мероприятии 2015 г., а также для получения более подробной информации можно связаться с Софи Ахмед sophie.ahmed@informa.com



«Logitrans 2014» (Стамбул, Турция) Компании ищут возможности международного сотрудничества

8-я международная торговая транспортно-логистическая ярмарка «Logitrans 2014», 19–21 ноября проходившая в «ЭКСПО центре» Стамбула, привлекла 14 428 посетителей из 56 стран, т.е. на 22 % больше, чем годом ранее. 200 участников выставки из 22 стран продемонстрировали свои услуги и продукты в двух выставочных залах. Кроме Турции, основные пять стран в порядке очереди выстроились так: Германия, Австрия, Италия, Чехия и Люксембург.

Более 50 % участников выставки прибыли из-за рубежа.

Мероприятие для лидеров рынка

Заместитель директора «Messe München» Герхард Гирритцен (Gerhard Gerritzen) рад результатам: «Заметно выросшее число посетителей показывает, что «Logitrans» стала важной датой в календаре выставок – это мероприятие, в котором обязаны участвовать лидеры рынка этой индустрии».

Директор «EKO MMI Fuarcilik» Илькер Алтун (Ilker Altun) подчеркнул важность мероприятия: «Logitrans» – это не только логистическая ярмарка в Турции. Мировые операторы логистики это знают – все, у кого есть планы бизнеса в этом регионе, приезжают на «Logitrans».

Национальные и международные компании приезжают на «Logitrans» в поисках партнеров и возможностей международного сотрудничества. Такой была цель и у руководителя по международным продажам и маркетингу «Aberle GmbH» (Германия) Марка Вогта (Mark Vogt): «Участие в «Logitrans» – это фундамент для дальнейшего проникновения на рынок Турции. На выставке мы видим общину германских предприятий, имеющую четкую цель – работать в Стамбуле, создавая дополнительные совместные предприятия».

Директор «Buss Port Logistics» (Германия) Генрих Алерс (Heinrich Ahlers) сделал еще один шаг: «Участие в этой выставке окупилось вдвойне – здесь мы нашли своего нынешнего партнера и в этом году вместе с новым совместным предприятием успешно выступили на «Logitrans» в Турции».

Коммерческий руководитель «Ahaus Alstätter Eisenbahn AG» (Швейцария) Якоб Эрстрем (Jakob Oehrstroem) сказал: «Наша компания участвует в ярмарке «Logitrans» уже третий год подряд. Нам приятно видеть, что ярмарка в Турции обретает все большую весомость. Участие экспертов высокого уровня и очень интересные встречи в ходе мероприятия «Logitrans» позволяют положительно оценивать будущее логистического рынка Турции, особенно что касается железнодорожных перевозок».

Это подтвердили участники выставки, сказав, что примут участие в «Logitrans» и в следующем году.

Представитель международной компании по экспедированию грузов «Willi Betz» (Германия), руководитель отдела генеральных грузов в Турции Петер Метц (Peter Metz) сказал: «Logitrans» должна стать обязательным мероприятием для всех поставщиков транспортных услуг, которые сталкиваются с вызовами роста рынка Турции».

Глава продаж и маркетинга «Kuehne + Nagel Nakliyat» (Турция) Кент Агралли (Kent Ağralı) уверяет: «Хотя «Logitrans» является мероприятием, которое посещают в поиске новых партнеров, в этом году здесь было много компаний, ищущих и поставщиков. Встречи руководителей отделов логистики как компаний средней величины, так и компаний под известными товарными марками, были очень полезны для



укрепления связей».

Госсекретарь федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии Доротея Бэр (Dorothee Bär) сказала: «Моя основная цель на выставке «Logitrans» – представить индустрию логистики Германии. «Logitrans» играет довольно символическую роль, поскольку мероприятие проходит в Стамбуле, где встречаются Европа и Азия. Это отражалось в дискуссиях, связанных с логистическим партнерством между Германией и Турцией. Я выделил эту тему как специальный проект. Выставка была представлена как сбалансированный микс открытых дискуссий возле выставочных стендов, а программа конференции придала необходимую структуру основной теме. Стенд логистического альянса Баварии «Oktoberfest» стал одним из наиболее ярких моментов выставки».

Руководитель по европейским продажам люксембургской компании «Cargolux Airlines International S.A.» на Среднем Востоке и в Центральной Азии Мириам Дидерих (Myriam Diederich) говорит: «Своим участием в мероприятии «Cargolux» стремилась установить новые деловые контакты с экспедиторами в этом регионе. Мы в качестве посетителей участвовали в ярмарке два года назад, поэтому можем сказать, что по сравнению с предыдущими годами мероприятие становится все более совершенным».

Финансист по коммерческим грузам итальянской компании «Grimaldi Group» Марчелло Доннарумма (Marcello Donnarumma) утверждает: «Целью нашей судоходной компании в Стамбуле было рекламировать линии «Grimaldi» как оптимальное решение по транспортировке грузовых потоков в Турцию и из нее. «Logitrans» действительно является одним из лучших мест, где можно представить свои услуги, поскольку в ней участвует много важных игроков рынка логистики. Стамбул – стратегический узел, ворота между Европой и Азией. Ярмарка «Logitrans» предоставляет участникам возможность встретить новых партнеров и найти новые синергии».



Заместитель генерального директора министерства экономики Люксембурга по внешней торговле и поощрению инвестиций Андре Хансен (Andre Hansen) рад: «В 2014 году Великое герцогство Люксембург впервые официально приняло участие в ярмарке «Logitrans» в Стамбуле. Высокое качество инфраструктуры, индивидуальные павильоны и услуги, которые оказывали организаторы, – все это позволяет надеяться, что «Logitrans» и впредь будет расти и достигнет полного потенциала в наступившем году. Опираясь на положительную обратную связь наших национальных участников выставки, Люксембург намерен участвовать в «Logitrans» и в будущем году и благодарит организаторов за поддержку».

«Kazlogistics» и JURA MOPE SEA соседствовали на выставке в Стамбуле

19–21 ноября журнал JURA MOPE SEA принимал участие в работе международной транспортно-логистической выставки «Logitrans» в Стамбуле. У стенда журнала нехватки в посетителях не было: мы встретились со старыми друзьями из Казахстана, Турции, Германии, Латвии, Туркменистана и установили контакты с новыми партнерами.

Повышенное внимание посетителей привлекли соседи нашего стенда – Союз транспортников Казахстана «Kazlogistics». Участвовавшие в работе выставки генеральный директор «Kazlogistics» Ерхат Искалиев и исполнительный директор по вопросам ж/д транспорта Акжол-Би Сарсамбаев на конференции, посвященной вопросам логистики, сделали интересные доклады о перспективах проекта «Новый Шелковый путь» и роли Казахстана в нем. Руководители «Kazlogistics» во время активных дискуссий ответили на многочисленные вопросы участников конференции.

В Турции – поиск новых возможностей для «Викинга»

На выставке «Logitrans 2014» свою деятельность активно представило акционерное общество «Lietuvos geležinkeliai» («Литовские железные дороги»).

Делегация под руководством генерального директора Стасиса Дайлидки встретилась с представителями транспортно-логистических компаний и импортеров этой страны. В ходе встреч были представлены возможности контейнерного поезда «Викинг», обсуждены вопросы развития поезда в Турции, шел поиск потенциальных грузов.

Во время визита компания «Lietuvos geležinkeliai» и турецкое логистическое предприятие «GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.» подписали меморандум о сотрудничестве. Стороны договорились сотрудничать для повышения грузопотоков между Турцией и Литвой, а также между регионом Балтийского моря и Ближним Востоком.

Возле стенда АО «Lietuvos geležinkeliai» состоялось свыше 30 двухсторонних встреч. Делегация компании встретилась с представителями Турецких железных дорог (TCDD), порта Хайдарпаша, принадлежащего TCDD, и порта Самсун, принадлежащего частным инвесторам «Seu Group», компании черноморских паромных линий «Ukrferry



Shipping Co.», ассоциации «BALO», компаний «Borusan Lojistik», «GLS Grup A.Ş.» и «DFDS Seaways».

На встречах шли переговоры о возможностях развития проекта контейнерного поезда «Викинг», использования черноморских железнодорожных паромных линий и контейнерных паромных линий, а также услуг морских портов Турции. Были обсуждены и перспективы консолидации и распределения грузов внутри страны, возможные тарифы грузоперевозок. Договорились организовать в Турции бизнес-форум, в котором потенциальным экспортерам и импортерам будут представлены возможности перевозки грузов на контейнерном поезде «Викинг».

Вскоре после выставки, 21 января, АО «Lietuvos geležinkeliai» и прибывшие в Литву с визитом руководители турецкой логистической компании «GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.» подписали договор об оказании и получении услуг экспедирования. Они определяют взаимоотношения при перевозке грузов или пустого подвижного состава по железным дорогам Литвы и зарубежья, порядок расчетов за оказанные услуги.

Стороны договорились о возможности перевозки грузов на контейнерном поезде «Викинг» из Турции в Северную и Восточную Европу. Также были пересмотрены возможности организации контрейлерных перевозок в Россию и из нее с использованием для этого имеющегося у АО «Lietuvos geležinkeliai» опыта по организации перевозок такого типа на поезде «Нямунас».

Группа «GEFCO» учреждена в 1949 году. Это одна из лидирующих в мире транспортно-логистических групп, осуществляющая свою деятельность более чем в 100 странах мира. В ней работает более 11 тыс. человек, а ее годовой оборот составляет 4 млрд евро.

Выставку посетил посол Литовской Республики

Транспортно-логистическую выставку традиционно посетил посол Литовской Республики в Турции Кястутис Кудзманас. Он принимал участие в переговорах АО «Lietuvos geležinkeliai» с ее партнерами и в подписании меморандума о сотрудничестве, а также посетил экспозицию литовской компании «Eljunga», занимающейся производством специального топливно-измерительного оборудования, и стенд журнала JURA MOPE SEA.

Следующее мероприятие «Logitrans» состоится 18–20 ноября 2015 г. Информация Катрины Поленз (katrin.polenz@messe-muenchen.de) и JURA MOPE SEA



Литовско-турецкий форум в Стамбуле

8–9 декабря в Турции с официальным визитом побывала Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте.

После встречи с президентом Турции Реджепом Тайипом Эрдоганом в Анкаре Даля Грибаускайте приняла участие в литовско-турецком бизнес-форуме в Стамбуле, цель которого – укрепление деловых связей между обеими странами и поиск новых возможностей и областей сотрудничества.

Турция – важный экономический партнер Литвы

Форум организовал Совет по внешним экономическим связям Турции (DEİK) в сотрудничестве с Вильнюсской торгово-промышленной и ремесленной палатой, Ассоциацией торгово-промышленных и ремесленных палат Литвы и Посольством Литовской Республики в Турции, Иране и Пакистане.

В форуме приняла участие делегация литовских предпринимателей, состоявшая более чем из двадцати представителей пищевой промышленности, транспортного, металлообрабатывающего, лазерного, фармацевтического и других секторов. На мероприятии также присутствовали свыше 90 представителей турецкого бизнеса.

Участников форума приветствовали Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте, вице-президент DEİK и председатель Независимой ассоциации бизнесменов и предпринимателей Турции (MÜSİAD) Наил Олпак, генеральный директор Ассоциации торгово-промышленных и ремесленных палат Литвы Римантас Шидлаускас, министр экономики Литовской Республики Эвалдас Густас и министр экономики Турецкой республики Нихат Зейбекчи.

Глава Литвы подчеркнула, что Турция является шестнадцатой крупнейшей экономикой мира, которая растет быстрыми темпами, а надежный рынок, обеспечивающий 80 млн потребителей, является прекрасной возможностью для бизнеса нашей страны. Это особенно важно в то время, когда литовские предприниматели ищут новые, стабильные рынки для своих товаров и услуг. Сотрудничество с Турцией может развиваться в сфере пищевой промышленности, бизнеса услуг, таких как транспорт, в области биотехнологий, производства лазеров.

«Турция является важным экономическим партнером Литвы, и крепнее сотрудничество в сфере торговли, инвестиций, транспорта и туризма должно открыть новые возможности как для бизнеса Литвы, так и для ее жителей, – приветствуя участников форума, сказал министр экономики Э.Густас. – Литва расположена на перекрестке огромных рынков – Западной Европы, Скандинавии и СНГ, через который можно пройти до более чем 700 миллионов потребителей. Мы стремимся стать центром, через который будут перевозиться грузы на упомянутые рынки».

Экономическое сотрудничество обеих стран будет поощрять и уч-



режденная Совместная комиссия по вопросам экономики и торговли (JETCO). Она поможет стимулировать рост торговли, содействовать поиску контактов не только с крупными компаниями, но и с предприятиями малого и среднего бизнеса, находить наиболее перспективные секторы.

Транспорт, логистика и туризм

Одна из областей тесного сотрудничества Литвы и Турции – транспорт и логистика. В прошлом году Турция присоединилась к проекту поезда комбинированного транспорта «Викинг». Этот поезд железнодорожными рельсами соединяет Балтийское и Черное моря. Президент Литвы призвала турецких предпринимателей более широко использовать возможности «Викинга».

Еще один пример успешного сотрудничества – сектор туризма. Турция по-прежнему сохраняет свои позиции самого популярного туристического направления у населения Литвы. За 20 лет (1992–2012 гг.) Турцию посетили свыше миллиона жителей Литвы.

В прошлом году в Литве отдохнули 6,5 тыс. туристов из Турции. В этом году Турция присоединилась к созданию виртуального туристического Великого янтарного пути, инициатором которого выступила Литва вместе со Всемирной организацией туризма ООН.

Журнал JŪRA MOPE SEA учредил представительство в Турции

В сопровождающей Президента делегации предпринимателей находилась и издатель международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA Зита Таллат-Кялпшайте.

На проходивших во время форума двухсторонних деловых встречах обсуждались перспективы развития журнала в Турции. С этой целью в Стамбуле учреждено представительство журнала JŪRA MOPE SEA.

Представительством журнала руководит Кристина Люткуте. Она является почетным послом Балтийских стран и Турецкой ассоциации торговли в Стамбуле.

Информация и фотографии Президентуры ЛР и JŪRA MOPE SEA



„Intermodal Europe 2014“ siūlo inovacijas

Intermodalinis krovinių transportavimas – viena iš labiausiai augančių pasaulio rinkų, kuri 2014 m. sudarė 12,28 mlrd. dolerių, o iki 2019 m. planuojamas augimas iki 26,19 mlrd. dolerių. Vis stiprėjantis šios industrijos gyvybingumas buvo aptartas tarptautinėje parodoje ir konferencijoje „Intermodal Europe 2014“, apimančioje kelių, geležinkelių ir jūrinį sektorius.

Kunkuliuojančiame Nyderlandų uostamiestyje Roterdame vykusio paroda suteikė gerą platformą daugiau nei šimtui parodos dalyvių, ekspozuojantiems savo produktus ir paslaugas, tūkstančiai konteinerių, transporto ir logistikos industrijos profesionalų kartu aptarė intermodalinio krovinių transportavimo rinkos ateitį.

„Mes siūlome daug inovacijų konteinerių industrijai“, – sakė „AM-Solution“ kompanijos direktorius Boudewijn Ligterink. Ši kompanija siūlo elektronikos priežiūrą, remontą ir atsargines dalis, plėtoja inovatyvius įrankius bei teikia konsultavimo ir rinkodaros paslaugas.

Renginio metu buvo aptarti ir pasaulinio masto kainų bei emisijų sumažinimo klausimai. „Žiūrint į visuotinį konteinerinės prekybos augimą metų pradžioje, industrija ir toliau pagrindinį dėmesį kreipia į inovacijas šioje srityje“, – teigė renginio direktorė Sophie Ahmed.

Konteinerių projektavimo, tyrimo ir plėtros kompanija „Holland Container Innovations“ (HCI) į apyvertą oficialiai išleido keturis kartus sulenkiamus konteinerius 4FOLD. Šie pirmieji ir vieninteliai sertifikuoti 40 pėdų sulankstomi konteineriai buvo gyvai demonstruojami konferencijos „Intermodal Europe 2014“ metu.

Sulankstomi konteineriai sumažina kaštus, susijusius su tuščių konteinerių transportavimu, – šiuos konteinerius galima pervežti tokioje erdvėje, kurioje tilptų vienas standartinis konteineris. Mažėjant reisų skaičiui, sumažinamos ir išmetamųjų dujų emisijos.

Parodoje „Intermodal Europe 2014“ dalyvavo vienos iš svarbiausių konteinerių ir logistikos kompanijų: „Carrier Transicold“, „UNIT45“, „Maersk Container industry AS“, „Thermo King“, „Interchange Systems Private Limited“, „Textainer“, „Seaco“, „CARU“, „CPI Group“, „Dong Fang International Asset Management“ (Germany GmbH), „AM-Solution“, „DAIKIN“, „Konteinerių savininkų asociacija“ ir dar daug kitų.

Daugiau nei trisdešimt nemokamų konferencijos sesijų įvyko per tris dienas, o parodos lankytojai buvo kviečiami pasiklausti ir pasidalinti mintimis aktualiomis temomis, įskaitant konteinerių industrijos konsolidaciją ir augimą, saugias tiekimo grandinės sistemas bei intermodalaus ekonomikos koridoriaus Pakistanas–Kinija plėtrą.

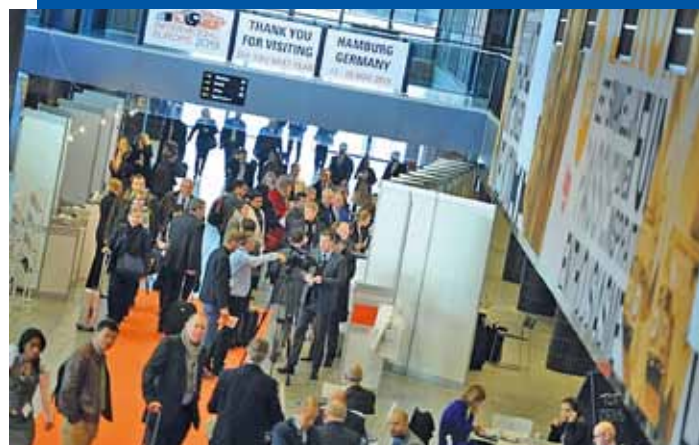
Seminarui „Pažangioji logistika per partnerystę tiekimo grandinėje“ pirmininkavo Europos krovinių ekspedijavimo asociacija, CLECAT ir Europos krovinių siuntėjų taryba (ESC). Jo metu krovinių eksportuotojai ir ekspeditoriai turėjo galimybę pasidalinti informacija bei įvardinti kai kuriuos iššūkius, su kuriais susiduria naudotojai ir operatoriai tiekimo grandinėje, taip pat apžvelgti kai kuriuos industrijos plėtros klausimus.

„Konferencijos sesija buvo puiki. Nesitikėjau tiek daug diskusijų ir skirtingų krovinių siuntėjų, tiekėjų bei konsultantų nuomonių, – sakė ESC generalinis sekretorius Joost Sitskoorn. – Negalime norėti geresnės aplinkos, nei ji buvo „Intermodal Europe 2014“ renginyje.“

Konferencijos pranešėjai pasidalino sukaupta patirtimi ir pateikė vertingų pasiūlymų daugeliui dabartinių iššūkių šioje industrijose.

Kitos konferencijos sesijos, kuriai pirmininkavo „eMAR“ (*e-Maritime Strategic Framework and Simulation based Validation*) komunikacijų vadovas Ioannis Kolioussis, metu aptartas „eMAR“ projektas. Sesijos metu surengta apskritojo stalo diskusija.

Sesijos metu buvo svarstoma, ar galima patobulinti tiekimo grandinę, naudojant inovatyvias informacines ir komunikacines technologijas, kaip palengvinti keitimąsi informacija tarp jūrinio verslo ir vyriausybės veikėjų, aptartos naujos verslo galimybės mažinant administracinius barjerus Europos laivyboje ir būdai, kaip būtų galima patobulinti laivybos operacijas



naudojant pažangius bendradarbiavimo įrankius.

„Intermodal Europe“ sutelkia žmones iš viso logistikos sektoriaus ir suteikia galimybę aptarti inovacijas šioje srityje, – sakė Ioannis Kolioussis. – Kaip tyrimo projektas, pristatantis mūsų rezultatus renginyje „Intermodal Europe 2014“, jis suteikia mums galimybę bendradarbiauti ir aptarti idėjas su suinteresuotomis industrijos šalimis. Konferencijos dalyviai sužinojo, kaip vyksta Europos Komisijos finansuojami tyrimo darbai jų teritorijose, susitiko su jų verslo strategijos vykdytojais ir buvo geriau informuoti, kokie naujų technologijų bei politikos veiksmų planai galėtų tikti jų verslui.“

Pirmą kartą Roterdame vienu metu vyko du renginiai: „Intermodal Europe“ ir paroda „Transportas ir logistika“. „Šie renginiai labai stipriai persipynė, – sakė Sophie Ahmed. – Tuo mes siekėme papildomos naudos tiek lankytojams, tiek parodos dalyviams, ir tai dar labiau atspirko nei bet kada.“

Vienu svarbiausių renginių konteinerių laivybos srityje laikomas „Intermodal Europe 2014“ turėjo milžinišką pasisekimą – parodos standų plotai 2015 m. jau dabar parduodami.

Norintys dalyvauti 2015 m. parodoje, skaityti pranešimą ar sužinoti detalesnę informaciją gali susisiekti su Sophie Ahmed el. paštu sophie.ahmed@informa.com



„Logitrans 2014“ (Stambulas, Turkija) Kompanijos ieško tarptautinio bendradarbiavimo galimybių

2014 m. lapkričio 19–21 d. Stambulo „EXPO centre“ vykusį 8-oji tarptautinė transporto ir logistikos prekybos mugė „Logitrans 2014“ pritraukė 14 428 lankytojus iš 56 šalių, t. y. 22 proc. daugiau negu pernai. 200 parodos dalyvių iš 22 šalių savo paslaugas bei produktus demonstravo dviejose parodos salėse. Be Turkijos, pagrindinės penkios šalys eilės tvarka išsidėstė taip: Vokietija, Austrija, Italija, Čekija ir Liuksemburgas.

Daugiau nei 50 proc. parodos dalyvių atvyko iš užsienio.

Renginys rinkos lyderiams

„Messe München“ direktoriaus pavaduotojas Gerhard Gerritzen džiaugėsi rezultatais: „Gerokai išaugęs lankytojų skaičius rodo, kad „Logitrans“ tapo svarbia data parodų kalendoriuje – tai renginys, kuriame privalo dalyvauti šios industrijos rinkos lyderiai.“

„EKO MMI Fuarcilik“ direktorius Ilker Altun pabrėžė renginio svarbą: „Logitrans“ nėra tik logistikos mugė Turkijoje. Pasauliniai logistikos operatoriai tai žino – visi, turintys verslo planų šiame regione, atvyksta į „Logitrans“.

Nacionalinės ir tarptautinės kompanijos į „Logitrans“ vyksta ieškoti partnerių bei tarptautinio bendradarbiavimo galimybių. Toks buvo ir „Aberle GmbH“ (Vokietija) tarptautinių pardavimų ir rinkodaros vadovo Mark Vogt tikslas: „Dalyvavimas „Logitrans“ – tai pagrindas gilesniam įsiskverbimui į Turkijos rinką. Mugėje mes matome Vokietijos įmonių bendruomenę, turinčią aiškių tikslų – dirbti Stambule, kuriant papildomas bendras įmones.“

„Buss Port Logistics“ (Vokietija) direktorius Heinrich Ahlers žengė dar vieną žingsnį: „Dalyvavimas šioje mugėje atspirko dvigubai – čia mes suradome savo dabartinį partnerį, ir šiais metais kartu su naująja bendra įmone sėkmingai pasirodėme „Logitrans“ Turkijoje.“

„Ahaus Alstätter Eisenbahn AG“ (Šveicarija) komercijos vadovas Jakob Oehrstroem sakė: „AAE „Logitrans“ mugėje dalyvauja jau trečius metus iš eilės. Mums malonu matyti, kad mugė Turkijoje yra labai svarbi. Aukšto lygio ekspertai ir labai įdomūs susitikimai „Logitrans“ renginio metu leidžia teigiamai žiūrėti į Turkijos logistikos rinkos ateitį, ypač į pervežimus geležinkeliais.“

Tai patvirtino parodos dalyviai, sakydami, kad „Logitrans“ mugėje dalyvaus ir kitais metais.

Tarptautinės krovininių ekspedijavimo kompanijos „Willi Betz“ (Vokietija) atstovas generalinių krovininių skyriaus vadovas Turkijoje Peter Metz sakė: „Logitrans“ turėtų tapti privalomu renginiu visiems transporto paslaugų tiekėjams, kurie susiduria su Turkijos rinkos augimo iššūkiais.“

„Kuehne + Nagel Nakliyat“ pardavimų ir rinkodaros vadovas Kent Ağralı (Turkija) teigė: „Nors „Logitrans“ yra renginys, kuriame lankosi ieškančios naujų partnerių, šiais metais čia buvo daug kompanijų, ieškančių tiekėjų. Tiek vidutinio dydžio, tiek gerai žinomo prekės ženklų kompanijų logistikos skyrių vadovai buvo labai naudingi stiprinant ryšius.“

Federalinės transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos valstybės sekretorė Dorothee Bär (Vokietija) sakė: „Mano pagrindinis lankymosi tikslas „Logitrans“ parodoje – pristatyti Vokietijos logistikos industriją. „Logitrans“ vaidina labai simbolišką vaidmenį, nes renginys vyksta Stambule, kur susitinka Europa ir Azija. Tai atsispindėjo diskusijose, susijusiose su logistikos partneryste tarp Vokietijos ir Turkijos. Aš išskirčiau šią temą kaip specialų projektą. Paroda buvo pristatyta kaip subalansuotas atvirų diskusijų prie parodos stendų mišinys, o konferencijos programa davė reikiamą struktūrą pagrindinei temai. Vienas ryškiausių parodos momentų buvo Bavarijos „Oktoberfest“ Vokietijos logistikos aljanso stende.“



„Cargolux Airlines International S.A.“ Europos Vidurio Rytų ir Centrinės Azijos pardavimų vadovas Myriam Diederich (Liuksemburgas) sakė: „Cargolux“ dalyvaudama renginyje siekė užmegzti naujus verslo kontaktus su ekspeditoriais šiame regione. Mes, kaip lankytojai, dalyvavome mugėje prieš dvejus metus, todėl, lyginant su ankstesniais metais, galime pasakyti, kad renginys modernėja.“

„Grimaldi Group“ komercinių krovininių finansininkas Marcello Donnarumma (Italija) teigė: „Mūsų laivybos kompanijos tikslas Stambule buvo reklamuoti „Grimaldi“ linijas, kaip transportavimo sprendimą krovininių srautams į ir iš Turkijos. „Logitrans“ iš tiesų yra viena geriausių vietų, kur galima pristatyti savo paslaugas – čia dalyvauja daug svarbių logistikos žaidėjų. Stambulas – strateginė vieta, vartai tarp Europos ir Azijos. „Logitrans“ mugė suteikia galimybę dalyviams sutikti naujus partnerius ir surasti naujas sinergijas.“

Liuksemburgo ūkio ministerijos generalinio direktoriaus pavaduotojas užsienio prekybai ir investicijų skatinimui Andre Hansen džiaugėsi: „2014 m. Liuksemburgo Didžioji Hercogystė pirmą kartą oficialiai dalyvavo „Logitrans“ mugėje Stambule. Aukšta infrastruktūros kokybė, individualūs paviljonai ir paslaugas, kurias teikė organizatoriai, leidžia tikėti, kad „Logitrans“ ir toliau augs bei pasieks pilną potencialą ateinančiais metais. Remdamasis teigiamu mūsų nacionalinių parodos dalyvių grįžtamuoju ryšiu, Liuksemburgas ketina dalyvauti „Logitrans“ ir kitais metais bei nori padėkoti organizatoriams už paramą.“





„Kazlogistics“ ir JŪRA MOPE SEA Stambulo parodoje buvo kaimynai

Lapkričio 19–21 d. žurnalas JŪRA MOPE SEA dalyvavo tarptautinėje transporto ir logistikos parodoje „Logitrans“ Stambule. Žurnalo stende netrūko lankytojų. Susitikome su senais bičiuliais iš Kazachstano, Turkijos, Vokietijos, Latvijos, Turkmėnistanas ir užmezgėme ryšius su naujais partneriais.

Didelio lankytojų dėmesio sulaukė mūsų stendo kaimynai – Kazachstano transportininkų sąjunga „Kazlogistics“. Parodoje dalyvavęs „Kazlogistics“ generalinis direktorius Erchat Iskalijev ir vykdytysis direktorius Akžol Sarsembajev konferencijoje, skirtoje logistikos klausimams, pateikė įdomų pranešimą apie projekto „Naujasis šilko kelias“ perspektyvas ir Kazachstano vaidmenį jame. „Kazlogistics“ vadovai aktyviose diskusijose atsakė į gausius konferencijos dalyvių klausimus.





Turkijoje – naujų galimybių paieška „Vikingui“

„Logitrans 2014“ parodoje savo veiklą aktyviai pristatė AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Delegacija, vadovaujama generalinio direktoriaus Stasio Dailidkos, susitiko su šios šalies transporto ir logistikos kompanijomis bei importuotojais. Susitikimų metu buvo pristatytos konteinerinio traukinio „Vikingas“ galimybės, aptarti traukinio plėtros Turkijoje klausimai, ieškota potencialių krovinių.

Vizito metu „Lietuvos geležinkeliai“ ir Turkijos logistikos bendrovė „GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.“ pasirašė bendradarbiavimo memorandumą. Šalys sutarė bendradarbiauti didinant krovinių srautus tarp Turkijos ir Lietuvos, taip pat tarp Baltijos jūros regiono ir Artimųjų Rytų.

„Lietuvos geležinkelių“ stende įvyko daugiau nei 30 dvišalių susitikimų. Bendrovės delegacija susitiko su Turkijos geležinkelių (TCDD), Haydarpaşa uosto, priklausančio TCDD, ir Samsuno uosto, priklausančio privatiems investuotojams „Cey Group“, Juodosios jūros keltų linijų kompanijos „Ukrferry Shipping Co.“, asociacijos „BALO“, kompanijų „Borusan Lojistik“, „GLS Grup A.Ş.“ ir „DFDS Seaways“ atstovais.

Susitikimuose tartasi dėl galimybių vystyti konteinerinio traukinio „Vikingas“ projektą Turkijoje, pasinaudoti Juodosios jūros geležinkelių keltų linijomis ir konteinerinėmis keltų linijomis, taip pat Turkijos jūrų uostų paslaugomis. Buvo aptartos ir krovinių konsolidavimo bei paskirstymo šalies viduje perspektyvos, galimi krovinių vežimo įkainiai. Sutarta Turkijoje organizuoti verslo forumą, kuriame potencialiems eksportuotojams ir importuotojams būtų pristatytos galimybės vežti krovinius konteineriniu traukiniu „Vikingas“.

Neilgai trukus po parodos, sausio 21 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir į Lietuvą vizito atvykę Turkijos logistikos bendrovės „GEFCO Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.“ vadovai pasirašė ekspedijavimo paslaugų teikimo bei gavimo sutartis. Jos apibrėš bendrovių tarpusavio santykius vežant krovinius ar tuščius riedmenis Lietuvos ir užsienio geležinkeliais, atsiskaitymo už suteiktas paslaugas tvarką.

Šalys tarėsi dėl galimybių vežti krovinius konteineriniu traukiniu „Vikingas“ iš Turkijos į Šiaurės ir Rytų Europą. Taip pat peržiūrėtos konteinerinių vežimų organizavimo galimybės į Rusiją ir iš jos, tam panaudojant „Lietuvos geležinkelių“ turimą patirtį organizuojant tokio tipo vežimus traukiniu „Nemunas“.

„GEFCO grupė“ įsteigta 1949 m. Tai viena iš pirmiausių pasaulio transporto ir logistikos grupių, veiklą vykdančių daugiau nei 100 pasaulio šalių. Joje dirba daugiau nei 11 tūkst. darbuotojų, o jos metinė apyvarta siekia 4 mlrd. eurų.

Parodoje lankėsi Lietuvos Respublikos ambasadorius

Transporto ir logistikos parodą tradiciškai aplankė Lietuvos Respublikos ambasadorius Turkijoje Kęstutis Kudzmanas. Jis dalyvavo „Lietuvos geležinkelių“ ir jų partnerių derybose bei pasirašant bendradarbiavimo memorandumą, taip pat apsilankė specialią kuro matavimo įrangą gaminančios Lietuvos kompanijos „Eljunga“ ir žurnalo JŪRA MOPE SEA stenduose.

Kitas „Logitrans“ renginys vyks 2015 m. lapkričio 18–20 d.

Paruošė Katrin Polenz (katrin.polenz@messe-muenchen.de) ir JŪRA MOPE SEA



Connecting Global Competence

Messe München
International

LOGISTICS MAKES IT HAPPEN



Tinkamu laiku tinkamoje vietoje: pasaulinėje logistikos, transporto, IT, tiekimo grandinės valdymo parodoje Jūsų laukia 2000 dalyvių iš 63 pasaulio valstybių. Jūs privalote čia būti!

UŽSISAKYKITE BILIETĄ INTERNETU JAU DABAR:

»» www.transportlogistic.de/tickets/en



**transport
logistic**

THE LEADING EXHIBITION

**2015 GEGUŽĖS
5–8 DIENOMIS
MESSE MÜNCHEN,
VOKIETIJA**

Vokietijos ir Baltijos šalių prekybos
rūmai Estijoje, Latvijoje, Lietuvoje
muenchen.lit@trw-balt.org
Tel: +370 6 264 7377



Lietuvos ir Turkijos verslo forumas Stambule

Gruodžio 8–9 d. Turkijoje su oficialiu vizitu lankėsi Lietuvos Respublikos Prezidentė Dalia Grybauskaitė. Po susitikimo su Turkijos Prezidentu Recep Tayyip Erdoğan Ankaroje D. Grybauskaitė dalyvavo Lietuvos ir Turkijos verslo forume Stambule, kurio tikslas – stiprinti abiejų šalių verslo ryšius bei ieškoti naujų bendradarbiavimo galimybių ir sričių.



Turkija – svarbi Lietuvos ekonominė partnerė

Forumą organizavo Turkijos užsienio ekonominių ryšių taryba (DEIK), bendradarbiaudama su Vilniaus prekybos, pramonės ir amatų rūmais, Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija bei Lietuvos Respublikos ambasada Turkijos Respublikai, Irano Islamo Respublikai ir Pakistano Islamo Respublikai.

Forume dalyvavo per dvidešimt Lietuvos verslininkų, atstovaujančių maisto pramonės, transporto, metalo apdirbimo, lazerių, farmacijos ir kitus sektorius, bei daugiau nei devyniasdešimt Turkijos verslo atstovų. Dalyvius pasveikino J. E. Lietuvos Respublikos Prezidentė D. Grybauskaitė, DEIK viceprezidentas ir MÜSİAD prezidentas Nail Olpak, Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacijos generalinis direktorius Rimantas Šidlauskas, Lietuvos Respublikos ūkio ministras Evaldas Gustas bei Turkijos Respublikos ūkio ministras Nihat Zeybekçi.

Lietuvos vadovė pabrėžė, kad Turkija yra šešiolika didžiausia pasaulio ekonomika, kuri greitai auga, o 80 mln. vartotojų turinti patikima rinka yra puiki galimybė mūsų šalies verslui. Tai ypač svarbu šiuo metu, kai Lietuvos verslininkai ieško naujų, stabilų rinkų savo prekėms ir paslaugoms. Bendradarbiavimas su Turkija galėtų plėstis maisto pramonės, paslaugų verslo, tokio kaip transportas, biotechnologijų, lazerių gamybos srityse.

„Turkija – svarbi Lietuvos ekonominė partnerė, ir bendradarbiavimo stiprinimas prekybos, investicijų, transporto bei turizmo srityse turėtų atverti naujas galimybes tiek Lietuvos verslui, tiek gyventojams, – sveikindamas forumo dalyvius sakė ūkio ministras E. Gustas. – Lietuva yra didžiulių rinkų – Vakarų Europos, Skandinavijos ir NVS – kryžkelėje, per kurią galima pasiekti daugiau nei 700 mln. vartotojų. Siekiame tapti centru, per kurį būtų gabenami kroviniai į minėtas rinkas.“

Abiejų šalių ekonominį bendradarbiavimą paskatins įsteigta Bendra ekonomikos ir prekybos komisija (JETCO). Ji padės skatinti tarpusavio prekybos augimą, ieškoti ryšių ne tik su didelėmis, bet ir su smulkiojo bei vidutinio verslo įmonėmis, surasti perspektyviausius sektorius.

Transportas, logistika ir turizmas

Viena iš sričių, kurioje Lietuva ir Turkija glaudžiai bendradarbiauja – transportas ir logistika. Pernai Turkija prisijungė prie kombinuotojo transporto traukinio „Vikingas“ projekto. Šis traukinys geležinkelio bėgiais jungia Baltijos ir Juodąją jūras. Lietuvos Prezidentė Turkijos verslininkus paragino geriau panaudoti „Vikingo“ galimybes.

Dar vienas sėkmingo bendradarbiavimo pavyzdys – turizmo sektorius. Turkija ir toliau išlieka pačia populiariausia kryptimi kelionėms iš Lietuvos. Per dvidešimt metų (1992–2012) šią šalį aplankė milijonas Lietuvos gyventojų.

Pernai Lietuvoje atstogavo apie 6,5 tūkst. turistų iš Turkijos. Šiais metais Turkija prisijungė prie Lietuvos ir Jungtinių Tautų Pasaulio turizmo organizacijos inicijuoto virtualaus turistinio pasaulinio Gintaro kelio kūrimo.

Žurnalas JŪRA MOPE SEA įkūrė atstovybę Turkijoje

Prezidentę lydintoje verslininkų delegacijoje buvo ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė.

Forumo metu vykusiuose dvišaliuose verslo susitikimuose buvo aptartos žurnalo plėtros Turkijoje perspektyvos. Šiuo tikslu Stambule įkurta žurnalo JŪRA MOPE SEA atstovybė, kuriai vadovauja Kristina Liutkutė. Ji yra Baltijos šalių ir Turkijos prekybos asociacijos garbės ambasadorė Stambule.

LR prezidentūros ir JŪRA MOPE SEA informacija bei nuotraukos ■



EKSKLIZYVINĖS EKSPOZICIJOS VISAME PASAULYJE



- Parodos ekspozicijos koncepcijos sukūrimas;
- Dalyvavimo parodoje scenarijaus sukūrimas ir priežiūra;
- Stendų projektavimas, vizualizavimas, techninių brėžinių parengimas;
- Ekspozicijų dizaino projektų realizavimas, inžinieriniai sprendimai;
- Ekspedijavimas nuosavu transportu ir visi muitinės formalumai;
- Ekspozicijų įrengimas Lietuvos ir užsienio parodose-mugėse;
- Servisas parodos metu, įskaitant ir personalo nuomą;
- Ekspozicijos dokumentavimas įvairiomis priemonėmis;
- Nestandartinės ekspozicinės įrangos nuoma Lietuvoje ir užsienyje;
- Klientų ekspozicinės įrangos sandėliavimas ir priežiūra;
- Modelių ir nestandartinės parodinės įrangos projektavimas ir gamyba;
- Projektorių, kompiuterių, plazminių monitorių ir kitos multimedijos įrangos nuoma;
- Videodarbai: reklaminiai videoklipai, kompiuterinės instaliacijos, projekcijos ir kt.


VADASIGA®
ДИЗАЙН
ИНТЕРЬЕР
ЭКСТЕРЬЕР


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

VADASIGA - надежный партнер





Чествовали ветерана транспорта Теодора Каплана

В Алматы (Казахстан) состоялось торжественное чествование по случаю 80-летия Теодора Каплана – корифея транспорта международного значения, академика, автора нескольких книг, генерального секретаря Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО).

Для чествования юбиляра собрались представители политической элиты и бизнеса Казахстана и зарубежья, коллеги, партнеры, его бывшие ученики, общественные деятели.

Очень тепло о Теодоре Лазаревиче отзываются и работающие в Казахстане представители литовского транспорта и логистики. Это подчеркнули поздравившие юбиляра председатель правления группы предприятий в Литве и Казахстане «TL Nika Group» Витаутас Варасимавичюс и генеральный директор Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков «Linava» Альгимантас Кондрусявичюс.

На снимках – мгновения юбилея



Pagerbtas transporto veteranas Teodor Kaplan



Almatoje (Kazachstane) 80-ojo jubiliejaus proga iškilmingai pasveikintas Teodor Kaplan – tarptautinės reikšmės transporto korifėjus, akademikas, keleto knygų autorius, Kazachstano tarptautinių pervežimų automobiliais sąjungos „KazAto“ generalinis sekretorius.

Jubilieato pagerbti susirinko Kazachstano ir užsienio šalių politikos bei verslo atstovai, kolegos, partneriai, jo buvę mokiniai, visuomenės veikėjai.

Labai šiltai apie jubiliatą pasisako ir Kazachstane dirbantys Lietuvos transporto bei logistikos atstovai. Tai pabrėžė jubiliatą sveikinęs Lietuvos ir Kazachstano įmonių grupės „TL Nika Group“ valdybos pirmininkas Vytautas Varasimavičius bei Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ generalinis direktorius Algimantas Kondrusevičius.

Nuotraukose – jubiliejaus akimirkos



LOGISTICS MAKES IT HAPPEN

The right place, the right time: Over 2,000 exhibitors from 63 countries are awaiting your visit to the World's Leading International Exhibition for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management. This is an event you won't want to miss!

BOOK YOUR TICKET NOW
IN JUST A FEW CLICKS:

»» [www.transportlogistic.de/
tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)



MAY 5-8, 2015
MESSE MÜNCHEN,
GERMANY

**tl transport
logistic**

THE LEADING EXHIBITION

Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



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

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