

## You, o King, Do Not Do That!

**Baltic Ports:  
Those, Who Can Adapt First,  
Will Gain a Competitive  
Advantage over Others**

Panama: Safety Concerns over Expanded  
Canal Could Undermine  
Economic Advantages

## 国王你啊，不要这样做！

**波罗的海港口：那些，能首先适应的港口，  
将比其他港口获得竞争优势**

巴拿马：扩大运河带来的安全担忧可能会破坏经济优势

## Вы, о Король, не делайте этого!

**Балтийские порты:  
первые  
адаптировавшиеся  
получат  
конкурентное  
преимущество**

Панама: опасения  
по поводу  
безопасности  
расширенного канала  
могут перевесить  
экономические  
преимущества

## Jūs, o Karaliau, nedarykite to!

**Baltijos uostai:  
pirmieji prisitaikę  
laimės konkurencinį pranašumą**

Panama: nuogąstavimai dėl kanalo plėtros  
gali užgožti ekonominius pranašumus





MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

**Cargo handling**

**Storage**

**Forwarding**

**Towage services**

**„Door-to-door“ service**



## **KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)**

Zauerveino str. 18, LT-92122 Klaipeda, Lithuania  
Tel. +370 46 399101  
Fax +370 46 399066  
[www.klasco.lt](http://www.klasco.lt)  
[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.lt)





**JURA MOPE SEA**  
International Business Magazine  
ISSN 1392-7825

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

**Issued by:**

Private company  
Jūry informacijos centras  
(Marine Information Centre)

**Director and Editor-in-chief**

**Zita Tallat-Kelpšaitė**  
Tel.: + 370 610 11399  
E-mail: editor@jura.lt

**Financier-in-chief**

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

**Designer**

Ingrida Ramanauskienė

**Translators:**

Audronė Paulauskienė, Betty Chen,  
Margarita Ignackova, Elena Trečiokaite

**Proof-readers:**

Rita Maksimavičienė, Jelena Listopad,  
Elena Trečiokaite

**Representatives of the magazine:**

**in UK, London**

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

**In China, Shanghai**

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

**in Kazakhstan, Almaty**

Yevgeniy Rozenblat  
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

**in Kazakhstan, Karaganda**

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

**in Turkmenistan, Ashkhabad**

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

**In Germany, Munich**

Diana Wittstock  
Tel.: + 49 176 10342609  
E-mail: diana.wittstock@tinika.de  
TL NIKKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205  
Gilching bei München

**in Canada, Vancouver**

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

**In Turkey, Istanbul**

Kristina Liutkutė  
Tel.: + 90 507 0480130  
E-mail: kristina.liutkute@gmail.com

**The issue illustrated by:**

V. Karaciejus, A. Užmedis, A. Džežulskaitė.  
We are thankful for the photos and  
illustrations to organizers of the events as  
well as Hong Kong Museum of Art.

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

**Address:**

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

Circulation of 4 000 copies

### 2 PUBLISHER'S WORD

You, o King,  
**编者寄语**  
国王你啊

### 4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Baltic Ports: Those, Who  
Can Adapt First, Will Gain  
a Competitive Advantage  
over Others  
**独家采访**  
波罗的海港口：那些，  
能首先适应的港口，  
将比其他港口获得竞  
争优势



### 8 STEVEDORING

BEGA Increases Potential  
**装卸**  
BEGA增长潜力



### 10 MARITIME SECURITY

Increased Internet Access  
at Sea Requires Improved  
Cyber Security

### 12 Panama: Safety Concerns

over Expanded Canal  
Could Undermine  
Economic Advantages

### 13 The Safety of Panama Canal

Keeps Everybody on the  
Edge of their Seats

### 14 航海安全

增长的海上上网要求  
加强网络安全

### 16 巴拿马: 扩大运河带

来的安全担忧可能会  
破坏经济优势

### 17 巴拿马运河的安全确

保每个人在自己座位  
的边缘

### 18 BUSINESS AND SCIENCE

Business Speaks English  
**商业和科学**  
商业说英语



### 22 INTERNATIONAL EVENTS

Transport Logistic  
China 2016: Bigger than  
Ever

**国际活动**  
2016亚洲物流双年  
展：盛况空前



### 24 INTERNATIONAL EVENTS

ESPO Conference 2016 in  
10 Quotes  
**国际活动**  
2016年ESPO会议上  
的十处引言



### 26 INTERNATIONAL EVENTS

From Pit to Port: Dry Bulk  
Needs a New Path to  
Profitability

**国际活动**  
从矿井到港口：干散  
货需要一条新的盈利  
途径



### 30 INTERNATIONAL EVENTS

Posidonia 2016 Propels  
Ahead

**国际活动**  
2016年Posidonia向前  
推进



### 33 DIARY

Personally with China (7)

**日记**  
我个人与中国之间的故  
事(7)





# YOU, O KING,

*...live beyond the confines of many seas, nevertheless, impelled by your humble desire to partake of the benefits of our civilisation, you have dispatched a mission respectfully bearing your memorial.* Thus in 1793 the Chinese Emperor Qianlong began his letter to King George III of the Great Britain.

I remembered the famous letter while I was writing in my journal my diary *Personally with China* about the city of Guangzhou, also known as Canton, the largest port in South China, also significant for being the beginning of the historical Maritime Silk Road. I visited this city while taking part in the ASEM forum, where Asian and European politicians, business, science and media representatives were discussing the perspectives of cooperation and communication. Canton was mentioned in the Emperor's letter namely for the circumstances of the Asian and European communication. (You can find the entire letter in the article *Personally with China*.)

To better understand why the existence of states, cities and people shift in one way or another, to evaluate present times and to predict the future, one must look back to the history, sometimes dating back as far as hundreds and thousands of years, and sometimes – merely one or a couple of days.

At the end of the eighteenth century the Chinese Emperor encouraged Europe, manifesting as the King George III of the Great Britain, to refrain from its plans to go deeper into Asia. He wrote a polite and detailed explanation to the King, stating that the huge traditional, cultural and religious differences, no to mentioned the vast seas between the two distant countries, will be a great obstacle for European and Asian communication. The Chinese ruler respectfully suggested the English King to remain in their appropriate countries, creating a happy and prosperous life. However, the Crown of the Great Britain thought different.

Europe has been used to invading African and Asian countries, turning them into colonies and its people – into slaves that bring as high a profit as the seized gold, silver and other valuables, since the 15th century. Where they didn't use military force, Europeans made these countries sign unequal treaties thus penetrating their markets. Meanwhile China was a rather attractive market.



The historical letter of the Emperor Qianlong is usually referred to as arrogant, showing the narrow and harmful "closed-door" policy of the Chinese Empire. Eventually the letter was used to justify the Great Britain-led Opium Wars, stating that the English gentlemen took up their swords and cannons to defend their insulted honour.

However, professor Henrietta Harrison of Oxford University provided a much more convincing opinion, stating that the letter of the Chinese Emperor Qianlong to the King of Great Britain was not an example of arrogance, but rather a well-thought diplomatic manoeuvre, used to protect the Chinese identity, culture, traditions, market and its people – craftsmen and tradesmen – from impoverishment, as it happened in other colonised countries, trying to deter the Englishmen from their attempts to establish in China, hiding under a would-be mission of spreading the European cultural and scientific achievements.

tific achievements.

Unfortunately, this and other diplomatic manoeuvres couldn't save China from the European invasion and the Qing dynasty – from its fall. However, the letter of the Emperor Qianlong could still remain a valuable historical lesson, if only we read it in the context of the current global situation.

While the situation is rather disturbing. The wheel of history has turned back. Europe has been "given a bill". Today it is Africa and Asia that are closing in on Europe, using various ways, meanings, forms and goals with, by the way, ideas and intentions similar to that used by Europe several centuries ago, thrusting towards Asia and Africa. The only difference is that today these intentions hide under different – modern – names, multiculturalism, integration and acts of terrorism.

In this unexpected and unpredictable situation European countries must particularly carefully focus their efforts, the proud gentlemen decide to play a trick, intending to abandon the Union of the Blue Flag, riding on their *Brexit* steeds and sailing under their *Brexit* sails. In an attempt to leave the union, where their voice was far from unimportant.

Thus here's a reasonable question: dear gentlemen, perhaps the decision-makers should take the responsibility for all those decisions?

By the way, you still have some time and opportunity to change this decision and retain your dignity as did Lord Macartney at the palace of the Chinese Emperor, with neither bowing down, hitting your head on the ground, nor running away from the battlefield.

You, o King, do not do that!

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine





# 国王你啊

……你虽远在重洋，却倾心归顺天朝、受天朝教化，特派使者恭敬上表。这是在1793年中国的乾隆皇帝致英国国王乔治三世书信的开头。

我想起了这封著名的信，在我书写的旅行日记《我个人与中国之间的故事》里面，写到中国城市广州 Guangzhou, 又称Canton, 是中国南方最大的港口，也是历史中海上丝绸之路的起点。我参观了这座城市，参加了亚欧会议论坛，在那里，亚洲和欧洲的政界、商界、科学和媒体代表讨论合作与交流观点，我访问了这个城市。在皇帝的信中提到广州即为亚洲和欧洲交流的地方。（整封信可参见文章《我个人与中国之间的故事》）

为了以另一种转变方式来更好地理解为什么国家、城市和人的存在，以评估目前的时间和预测未来，我们必须回望历史，有时可以追溯到尽可能的千百年来，和有时——仅仅是一两天。

在十八世纪末，中国皇帝鼓励欧洲，表现为对大不列颠国王乔治三世的抑制其进一步深入亚洲的计划。他写了一份礼貌而详细的信解释给国王，指出庞大的传统、文化和宗教的差异，更不用提两个遥远的国家之间隔着辽阔海洋，将成为欧洲和亚洲交流的巨大障碍。中国的统治者恭敬地建议英国国王留在适合自己的国家，创造幸福和繁荣的生活。然而，英国国王并不这样想。

欧洲已习惯于入侵非洲和亚洲国家，把它们变成殖民地，把它们的人民——变为带来高利润如获取黄金、白银和其他贵重物品的奴隶，自15世纪以来。他们在那里并没有使用武力，欧洲人使得这些国家签订不平等条约，从而穿透他们的市场。同时，中国是一个相当诱人的市场。

乾隆皇帝的历史信件通常被评论为自大，显示了中国王朝的狭隘和有害的“闭关锁国”政策。最终，信证明从英国为首的鸦片战争的开始，是英国的绅士们拿起手中的剑和大炮来捍卫自己收到侮辱的尊严。

然而，牛津大学教授Henrietta Harrison提供了一个更令人信服的观点，他指出，中国的乾隆皇帝致大不列颠国王的信不是傲慢的例子，而是一个深思熟虑的外交策略，用来保护中国人的身份、文化、传统、市场和它的人民——工匠和商人——避免贫困，因为这发生在其他的殖民地国家，试图从阻止英国人在中国的建立企图，传播一个可能隐藏欧洲文化和科学成就的任务。

不幸的是，这点以及其他外交策略都无法从欧洲入侵中拯救中国——而清朝也走向灭亡。但是，乾隆皇帝的信仍然可以作为一堂宝贵的历史课，如果我们设法在当今全球形势的背景下阅读。

这种情况相当令人担忧，历史的车轮回转，欧洲已经“付了账单”。如今是非洲和亚洲正在接近在欧洲，使用各种方法、意义、形式和目标，通过类似于几个世纪前欧洲使用的方式、想法和意图，对亚洲和非洲助推。唯一不同的是，今天这些意图隐藏不同——现代化了——名字、多元文化、整合和恐怖主义行为。

而在这个意外的和不可预知的情况下，即欧洲应该特别团结努力，骄傲的绅士决定捉弄，打算放弃联盟和蓝色旗帜，乘着他们的脱欧战马和他们脱欧的船舶扬帆起航。在试图离开联盟中，他们的声音远远不重要。

因此，这里有一个合理的问题：亲爱的先生们，也许决策者应该担负所有这些决定的责任？

顺便说一句，你仍然有一定的时间和机会来改变这一决定，并象马夏尔尼勋爵在中国皇帝的宫殿里那样保持你的尊严，既没有鞠躬叩头，也没有远离战场。

国王你啊，不要这样做！

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



# Baltic Ports: Those, Who Can Adapt First, Will Gain a Competitive Advantage over Others



This year the Baltic Ports Organisation (BPO), uniting 45 members from Finland, Estonia, Latvia, Lithuania, Russia, Poland, Germany, Denmark and Sweden, as well as 7 friendship members, celebrates its 25th anniversary. This anniversary was marked with a traditional annual conference, which takes place in Helsinki, the capital of Finland. We discussed the road travelled by the Baltic Ports Organisation and its input into the development of the Baltic ports, as well as the future plans of the organisation with the BPO's Chairman Julian Skelnik.



**Mr Julian, how did the goals of the BPO changed during the 25 years of the organisation's operation? Which of its achievements went down into the history of the Baltic ports? What is the current organisational strategy?**

It may surprise you, but in my opinion BPO's goals have not changed. Our major objectives are: helping ports in their current needs, as well as being a social networking platform and a place for the members to exchange their information and experience. Of course, specific tasks do have changed within this time. BPO was set up as a platform to teach the ports of the emerging Baltic economies how to function as modern ports: to show them an effective port governance system, as well as different organisational and environmental solutions of those days. Basically, all what makes a good European port successful in the market and ensures proper growth. Today we are

focusing on promoting high Baltic environmental standards all over Europe and the world, supporting small ports in their challenges related to the concentration of capital in the logistics chain and improving the execution of environmental protection regulations.

**Introducing the slogan of the anniversary conference, you said: "I believe it's time to promote the Baltic's high technical, organisational, corporate, but more importantly, environmental standards in Europe, and maybe even in other parts of the world. (...) This year's 25th anniversary Conference will summarize the past, but first of all will talk about the future of the region and of the port industry. Our guests, people who have had a decisive influence on today's image of the Northern Europe, together with port experts and scientists will try to**

**determine and predict the future of the Baltic region." What future for the Baltic ports do you see or predict yourself?**

The basic task of today's port authorities and governments is the correct assessment of the situation and challenges faced by the Baltic ports both as a region and individual ports. We have a wide variety of objective occurrences that will have more and more influence on the ports' success. Here are a few examples. First of all, concentration of capital in the logistic chain will result in a smaller number of larger ports. The task is to be prepared to fulfil the requirements needed to be one of those growing ports or to find your own strategy for the future. Secondly, the Baltic Ports are facing a completely new market situation. We are starting to compete not only among ourselves, but also with the ports of other regions, which have only recently joined the game, like the Black Sea or the Mediterranean Ports. Moreover, people living in the Baltic Sea Region want to sustain high ecological standards. This process will continue. The role of BPO is to raise the awareness of the decision makers that there shouldn't be a situation of different ecological standards in different parts of Europe. Last, but not least, we are already facing an increasing role of IT in logistics sector, so this counts for the Baltic ports as well. Those, who can adapt first, will gain a competitive advantage over others. But, as we all know, Baltic ports are among the world leaders in that aspect as well.

**On the day of the anniversary, when everybody's drinking champagne, the Baltic ports seem to be united. However, as the discussions turn towards, e.g. the cargo routes of the New Silk Road bringing Asian cargo to Europe, Chinese investments, and which port – Gdansk,**





**Riga or Klaipėda – will be chosen for the Chinese cargo terminals, champagne toasts are left behind. The ports engage in a fierce competitive battle for investments, where the buyer is the winner. Wouldn't it be easier to attract these investments with united effort by offering a common service package? Or is it a mission impossible?**

The New Silk Road, and especially the Blue Belt, is a challenge for the port sector. There are still so many unknowns that it is extremely hard to predict anything. For the moment, I find it difficult to imagine an agreement of this kind between three or more ports. I know one thing, though. The main factors deciding on the choice of a specific terminal will be the price and the quality of services.

Although it's not yet completely clear if the Brexit project will truly come into force, it has al-

ready brought quite a lot of confusion in various fields. How did it influence the operation of the Baltic ports? What would be the outcome of the Great Britain leaving the European Community?

Brexit has not been officially announced yet. Nobody knows what contracts and terms will be negotiated. The Baltic Sea Region, although not one of the United Kingdom's major markets, has been trading with the British Isles for over a thousand years. Paradoxically, Brexit may result in a situation when more cargo destined for our region will be transported via sea instead of land transport.

**A number of the BPO's events focus on the analysis of the implementation of the directives of the European Union and other regulative organisations. They are mostly related to shipping, ecology and environmental protection. Recent-**

ly the public was introduced to another problem. The European Commission has launched an infringement proceeding against Lithuania, questioning the land lease arrangements at the Port of Klaipėda, based on which the owner, who has registered his property there acquires the right to extend the land lease agreement for an unlimited period of time as long as that property belongs to him. According to the EC, this limits the establishment of other economic entities at the Port of Klaipėda. Meanwhile the companies operating at the Port of Klaipėda believe that the land lease rotation would mean taking a step back in the port development. Were there any similar issues at other Baltic ports? What is the position or are there any recommendations of the Baltic Ports Organisation regarding the application of the port land lease regulations?

Klaipėda's case is a purely a legal matter. The European port sector keeps to the general rule that this kind of cases are handled by ESPO, where countries are represented by port associations. I cannot recall any other case like Klaipėda's.

**What would be your toast for the BPO's 25th anniversary?**

This is something that I cannot reveal. It is a part of the show. Join us and you will hear it. I would rather tell you what kind of a toast I would like to hear at the BPO's 50th anniversary. I would like the chairman of those days to say: "Let me thank all the Baltic ports from Gothenburg to Primorsk for excellent cooperation and mutual understanding in the last 25 years."

Thank you for the conversation.  
Interviewed by Zita Tallat-Kelpšaitė





# 波罗的海港口：那些，能首先适应的港口，将比其他港口获得竞争优势



今年波罗的海港口组织（波罗的海港口组织），联合了来自芬兰、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、俄罗斯、波兰、德国、丹麦和瑞典的45个成员，以及7个友谊成员，庆祝其成立25周年。这一纪念日以一场传统的年度会议为标志，在芬兰的首都赫尔辛基举行。

我们讨论了波罗的海港口组织对波罗的海港口发展之路的深入作用，及其波罗的海港口组织主席Julian Skelnik的未来计划。

Julian先生，波罗的海港口组织的目标在25年运作中是如何改变的？其中它的成就是如何载入波罗的海港口的历史？当前的组织战略是什么？

这可能会让你大吃一惊，但在我看来波罗的海港口组织的目标没有改变。我们的主要目标是：就港口当前需要提供帮助，以及作为一个社交网络平台和一个交换他们的信息和体验的地方。当然，具体的任务确实随着时间改变。波罗的海港口组织成立为平台，传授给那些新兴经济体看波罗的海港口如何作为现代化的港口发挥作用：在那些日子里向他们展示一个有效的港口管理体制，以及不同的组织和环保解决方案。基本上，展示所有的欧洲港口在市场上获得良好信誉和取得运营成功，并确保适当的业务增长内容。今天，我们的重点是促进全欧洲乃至全世界波罗的海环保高标准，在涉及到资本物流链集中度挑战时支持小港口，改善环保法规的执行。

在介绍周年会议的口号时，您说：“我相信是时候推广波罗的海的高科技、组织、企业，但更重要的是，在欧洲甚至也许是在世界其他地区的环境标准。（……）今年的25周年纪念大会将总结过去，但首先说说地区的未来和港口业。我们的客人，曾在北欧今天的定型中有着决定性的影响，与港口专家和科学家一起的人会尝试来判断和预测波罗的海地区的未来。”







## 您看到的波罗的海港口未来什么样，或自己预测？

港口当局和政府当今的基本任务是，面临波罗的海港口既是一个地区，又是对各个码头的不同情况和挑战，而做出正确评估。我们会有各种各样的目标出现，这将对港口的成功产生越来越大的影响，下面是一些例子。首先，在物流链的资本高度集中时将导致更大码头数量的减少。我们的任务是准备履行责任给那些需要不断扩大的港口，或提出自己未来的战略要求。其次，波罗的海港口都面临着一个完全新的市场形势。开始不仅在我们之间，而且与其他地区的港口一起，最近才加入了“游戏”规则，像黑海和地中海的港口竞争。此外，居住在波罗的海地区的人们要保持高生态标准，这一过程将继续。波罗的海港口组织的作用是提高决策者的意识，不应该看成是欧洲不同地区会出现不同生态标准的情况。最后，但并非最不重要，我们已经面临着信息技术在物流领域的作用越来越大，所以这个也把波罗的海港口包含在内。这些能够先适应的港口，将获得竞争优势等。但是，正如我们都知道，波罗的海港口在这方面也是处于世界领先地位。

在周年纪念日的那一天，当每个人都在喝香槟酒时，波罗的海港口看起来团结一致。然而，因为讨论的方向转

为例如新丝绸之路的货运航线将亚洲船货带到欧洲，中国的投资，以及在哪个码头——格但斯克、里加或克莱佩达——将被选择为中国货站，香槟祝酒词停了下来。港口从事的投资是激烈的竞争战，在那里买方是赢家。通过提供一个通用的服务套餐岂不是更容易，以吸引这些投资者的联合努力？或者这是一个不可能完成的任务？

新丝路，尤其是蓝带，是对港口行业的挑战。仍然还有这么多的未知数，这是非常难以预料的事情。就目前而言，我很难想象这样的三个或更多码头之间的协议。虽然我知道一件事。在决定一个特定码头的选择的主要因素将是价格和服务的质量。

**虽然尚未完全清楚，但如果脱欧项目真正生效，它已经给各个领域带来不少的困惑。脱欧如何影响波罗的海港口的运作？这将是英国离开欧盟的结果吗？**

脱欧尚未正式公布。没有人知道将是按照什么合同和条款进行协商。波罗的海地区，虽然不是英国的主要市场，但也已与英伦三岛交易了一千多年。矛盾的是，脱欧可能导致当更多的货物运往我区时，将发生通过海上运输来代替陆路交通运输的情况。

许多波罗的海港口组织的活动，集中在对欧盟和其他规范性组织指令的实施进行分析上。它们主要涉及到航

运、生态和环保。最近公众被引入到另一个话题上。欧盟委员会已经发动了对立陶宛的侵权诉讼，内容是质疑克莱佩达港土地租赁安排，在此基地上的所有者，注册了他们的财产，要求获得权利以便延长土地租赁协议的时间到无限期。根据欧共体的有关规定，这限制了克莱佩达港建立其他经济实体。同时在克莱佩达港的经营企业认为，土地租赁循环将意味着港口发展在退后一步。是否有其他波罗的海港口有任何类似的问题？有关于港口土地租赁条例应用程序，波罗的海港口组织的立场是什么或可否提出任何建议？

克莱佩达的案例，是一个纯粹的法律问题。欧洲港口部门对此种案例的普规是通过欧洲海港组织来处理，在那里各国由其港口协会代表。我想不起任何其他类似克莱佩达的情况。

**您对波罗的海港口组织25周年的祝词是什么？**

这个我要先保密。这是“演出”的一部分。加入我们，你就会听到。但我愿意告诉你，我想在波罗的海港口组织50周年时听到什么样的祝词。我想那时候的主席说：“我要感谢来自从哥德堡到普里莫尔斯克的所有波罗的海港口，在过去25年内的良好合作和相互理解。”

感谢您参与本次对话。

Zita Tallat-Kelpšaitė采访



# BEGA Increases Potential

Aleksandras Užmedis

**In the next 3 years Klaipėda stevedoring company BEGA is planning to invest more than 25 million euros in a development program, which will increase the company's potential by more than one third, exceeding the annual rate of 10 million tons of cargo.**

The majority of the investments will focus on dredging works and reconstruction of the berths 67–68, under the company's disposal.

Currently Klaipėda State Seaport Authority has been implementing the third stage of the reconstruction, which involves adapting the berths to the prospective depth, enabling the port of Klaipėda to receive ships with the maximum allowed draft.

BEGA has plans for new storage facilities, as well as new stevedoring, railway and vehicle loading capacities. In total the currently-available 480 000 cubic metres for dry bulk cargo will be supplemented with an additional 250 000 cubic metres of warehouses and receptacles in the next 3–5 years.

According to the company's CEO Aloyzas Kuzmarskis, the annual investments into the port's infrastructure and superstructure allow the company to provide more high-quality services for Lithuanian and foreign exporters and importers of industrial and agricultural products.

In 2015 BEGA handled almost 4 million tons of cargo, which makes about 12 % more than in 2014. In seven months of this year the company's turnover was 2.1 million tons, i.e. about 15 % more than during the same period last year.

The company specialises in handling dry and liq-

uid fertilisers, mineral substances, dry agricultural products, concrete, food and industrial oils, as well as other types of cargo. In total BEGA operates 8 terminals, specialised for different groups of cargo.

## Honourable awards for the company's CEO

Celebrating its 25th anniversary next year, BEGA is the first private stevedoring company at the port of Klaipėda. With an appropriate development strategy and efficient investment programs, "out of nothing" BEGA has grown into one of the largest modern stevedoring complexes.

BEGA was the first at the port of Klaipėda to start handling dry bulk fertilisers, which currently constitute a significant share of the entire cargo turnover at the port. The company was also one of the first to start working with dry bulk agricultural products. Developing this segment, in 2013 the company has constructed and currently operates a universal terminal for agricultural products, which is one of its kind in the region of the Baltic Sea. The terminal is upgraded and expands every year.

During the traditional Sea Festival, which takes place at the end of July, for his input in developing

not only the company, but also the entire port of Klaipėda, Aloyzas Kuzmarskis, the CEO and one of the founders of the company, received an honorary award of the medal of the first captain of port of Klaipėda Liudvikas Stulpinas.

This medal is awarded only for exceptional merit to the Lithuanian maritime transport and industry. The founder of the award is the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania.

Among the most significant of Mr Kuzmarskis' contributions to the port of Klaipėda was the initiative to establish the Association of Lithuanian Stevedoring Companies. Mr Kuzmarskis was elected as the Association's President for 14 years since it was founded in 1999.

According to experts, this associated structure helped to find a common understanding among all stevedoring companies in the effort of looking for opportunities to improve and strengthen the Lithuanian port sector, as well as helping the stevedoring companies to specialise in their respective fields. These factors influenced and continue to influence the positive development of the competitive and technically able-bodied Lithuanian maritime transport and transit system. ■

**At the Medal of Liudvikas Stulpinas award ceremony. From left to right: Rimantas Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, Aloyzas Kuzmarskis, the CEO of BEGA company, Jonas Biržiškis, the former Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, Algirdas Butkevičius, the Prime Minister of the Republic of Lithuania and Arvydas Vaitkus, the Director General of Klaipėda State Seaport Authority.**





# BEGA

## 增长潜力

Aleksandras Užmedis

说：“我希望我可以报告说，这项研究给了新锁全部的情况。可悲的是，我不能。相反，我们面临的情况是那些在运河工作，以及那些通过它的，可能面临风险。这将不得不改变。”

在未来3年，克莱佩达装卸公司BEGA，正计划投资超过2500万欧元发展项目。这将提高公司超过三分之一的潜力，超过1000万吨货物的年增长率。大部分投资将集中在公司安排之下的疏浚工程和67-68泊位改造。

目前克莱佩达海港国管理局已实施改造，其中涉及适应泊位准深度的第三阶段，使克莱佩达港允许接收最大吃水船舶。

BEGA有针对于新存储的设施，以及新装卸、铁路、车辆装载能力的计划。总共当前可用的48万立方米干散货船，将在未来3 - 5年内补充额外的25万立方米仓库和容器。

据该公司CEO Aloyzas Kuzmarskis说，每年进入港口基础设施和上层建筑的投资，允许公司为立陶宛和国外出口商及工农业产品进口商提供更加优质的服务。

2015年，BEGA处理了几乎400万吨货物，这比在2014年同期增长了约12%，七个月来该公司的吞吐量是210万吨，也就是说比去年同期增长约15%以上。

本公司专业办理干燥和液体肥料、矿物质、干燥农产品、水泥、食品、工业油，以及其他类型的货物。总共BEGA操作8个码头，专用于不同群体的货物。

### 公司CEO荣誉获奖

明年庆祝成立25周年，BEGA是第一家在克莱佩达港成立的民营港务公



司。用适当的发展战略和高效的投资计划，“从无到有”。BEGA已成长为国内最大的现代化装卸综合设施之一。

BEGA第一个在克莱佩达港开始处理干散货化肥，目前在港整个货物周转量中占显著份额。该公司还率先下手运作一个农产品干散货码头。开发这个领域，在2013年该公司就已建成，目前经营农产品，这是其在波罗的海地区的一个通用码头。码头每年升级扩大。

传统的海洋节在七月底举办，由于其投入开发的不仅是公司，也是在克莱佩达整个港口中，Aloyzas Kuzmarskis，公司CEO和创始人之一Liudvikas Stulpinas，获得立陶宛第一船长勋章荣誉奖。

这枚奖章是只为非常优异的立陶宛海上运输和行业颁发。该奖项的创始人是交通运输和立陶宛共和国交通部。

Aloyzas Kuzmarskis先生对克莱佩达港其中最显著的贡献，是提出建立立陶宛装卸公司协会的倡议。自从协会成立于1999年以来，Aloyzas Kuzmarskis先生当选为协会主席14年。

据专家介绍，这种关联结构有助于在所有装卸公司中达成共识，以便寻找机会，改善和加强立陶宛港口业，以及帮助装卸公司专注于各自的领域。这些因素影响着并继续影响着竞争力和技术上身强力壮的立陶宛海上运输和交通系统良性发展。







# Increased Internet Access at Sea Requires Improved Cyber Security

**Anthony Daly,**  
Security Analyst at PGI

**An increase in internet access at sea will lead to an increased risk of suffering a cyber-attack. However, if addressed correctly, this risk can be lowered to sit comfortably within the acceptable risk tolerance levels of an organisation.**

Britain is a maritime nation. We depend on the sea to trade with others. Over 90 % of the world's trade goes by sea – this figure is 95 % for the United Kingdom.

For those of you who are unaware, the UK Maritime Services Sector is worth the following to the UK economy;

- GBP 13.8 Billion contribution to UK GDP (0.9 % overall).
- GBP 2.7 Billion in taxation revenue.
- 262 700 jobs (0.8 % of total UK employment).

The maritime sector is a very competitive one. If there is a perceived lack of preparedness against all threat vectors, then a customer may very well choose to use a competitor. Can you really afford to lose a contract because of a lack of due diligence?

Remember that when you conduct a risk assessment of your systems, irrespective of being shore based or at sea, the three pillars of Information Security are to maintain the Confidentiality, Integrity and Availability of data.

## Things to Consider

Have you got an Incident Handling and Incident Response plan in place? Are they fit for purpose and have they been tested? Have you allowed for scenarios such as a total loss of connectivity at sea

where you may need someone onboard taking charge of a cyber security incident with minimal shore-side support or having your vessel full of contractors in a maintenance period where you may not have full supervision on what systems they are accessing?

Are your networks locked down – do you really need to allow USB access to I.T. systems that are connected to O.T. systems? Are your I.T. teams ensuring that access to ports, protocols and services are minimised to meet compliance with your organisation's security policies? Are your network devices correctly configured? Losing services at sea due to an incorrectly configured firewall is a painful (and costly) way of finding out that they aren't.

Are your user accounts locked down so that users only have the least amount of privileges in order to do their job? The use of accounts with administrator privileges should be limited to an absolute minimum. Are user accounts of ship's personnel disabled when they leave the ship at the earliest opportunity? When you are transmitting data from Ship to Shore or vice-versa, is your data being encrypted to avoid interception of sensitive data? Are you ensuring that there is a policy in place to ensure patch management is taking place

and anti-virus software is being updated on a regular basis? This can be quite tricky if you have limited bandwidth to start with.

Are your users aware of the threat they can pose to themselves if they are not cyber security aware? Does your organisation have a user education policy in place? If not, why not? It is very easy for someone who works in Cyber Security to preach on about the risks of Internet usage but we do this day in, day out. If you have a user who rarely uses I.T. in their job, then it's understandable that they would not have as great of an awareness of the risks involved. If it is a case of cost, can you afford to carry out the remedial action needed in the event of your users creating a cyber security incident through a lack of awareness?

If the worse does happen and you suffer a cyber-attack at sea that may affect such systems such as propulsion or navigation, have you got the right policies and procedures in place that ensure that business can carry on relatively unaffected at sea? Have these policies been tested? You do not want to find out the policies do not work when you're at sea with no connectivity and your propulsion and navigation systems have been disabled. When was the last time you practised navigation using a chart? Now is not the time to find out your charts are out of date and you do not have the latest Notices to Mariners.

If the thought of tackling this is overwhelming, then get in touch with the cyber security experts. ■



**EKO**  
FAIR LIMITED CO.



# logi trans

International  
Transport Logistics Exhibition

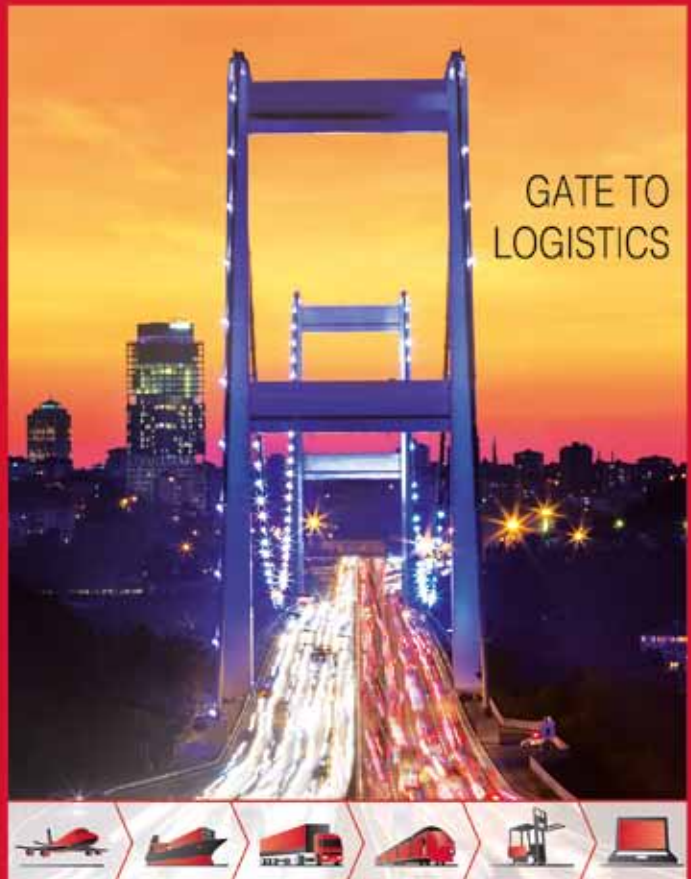
November 16-18, 2016  
Istanbul

[www.logitrans.com.tr](http://www.logitrans.com.tr)



Organized by EKO MMI Fair Limited Co.

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



GATE TO  
LOGISTICS

## DELIVERING WITH IMPACT FOR YOUR AUDIENCE

Clients have engaged Mark Millar as Speaker, Moderator, MC or Conference Chairman at more than 400 Events in 23 Countries.

**Knowledgeable | Professional | Memorable**

*"thought-provoking, inspiring and humorous"*

*"every event organiser's dream"*



Mark Millar is Managing Partner of M Power Associates Limited in Hong Kong



**Mark Millar**  
speaking@markmillar.com  
Hong Kong  
+852 9468 5295  
[www.markmillar.com](http://www.markmillar.com)



Mark's book, **Global Supply Chain Ecosystems**, is available at  
[www.gsce-mm.com](http://www.gsce-mm.com)





# Panama: Safety Concerns over Expanded Canal Could Undermine Economic Advantages

The Panama Canal's third set of locks was inaugurated on 26 June, opening the waterway to some of the world's largest container vessels in operation, including the *neo-panamax* container ships. The expansion marks the end of a USD 5.3 bn nine-year construction project aimed at boosting cargo volumes and facilitating greater trade between the Americas and East Asia.

The new development has, however, raised considerable safety concerns which could lead to accidents and delays for shippers and higher claims for insurers. Structural issues relating to the new locks could also threaten the long-term integrity of the project and risk new delays.

The construction of the Panama Canal's third set of locks is hoped to significantly improve the cost efficiency of trade between Asian markets and the east coasts of the US and Latin America. The new locks will allow the canal to accommodate vessels up to 13 000 twenty foot equivalent units (TEUs), up from 4 400 TEUs previously, including the vast 12 000 TEU-plus *neo-panamax* container ships. As much as 79 percent of global cargo-carrying capacity will be able to access the canal (up from 45 percent previously), saving *neo-panamax*-class vessels up to 14 days of transit time on round trips. The state-owned Panama Canal Authority (ACP) predicts the expansion will generate annual revenues of USD 2.1 bn, or 2.8 percent of GDP.

## Safety and disruption concerns

Despite the huge advantages offered by the canal's expansion, there have been growing concerns over safety issues associated with the introduction of *neo-panamax* vessels along the waterway. Industry bodies have warned that at 427 m long and 55 m wide, the new locks are too small for the *neo-panamax*. The largest vessels can measure up to 366 m long and 49 m wide, leaving a distance of just 6 m across the width of the canal and 61 m length-wise, much of which will be taken up by tugboats on either end of the vessel to guide it through the lock. A joint study by the International Transport Workers' Federation (ITF) and Brazil's Fundação Homem de Mar (FHM) found that under windy conditions the manoeuvrability of vessels would be compromised, making accidents likely due to the lock's narrow dimensions.

Further concerns have been raised over the structural integrity of the locks after cracks appeared in the Cocoli lock during the testing phase in August 2015. Anonymous structural engineers cited in the New York Times said the cracks were likely a result of sub-standard pouring methods as a core sample of the lock showed air gaps in the concrete, which, they claimed, would require the lock to be demolished and rebuilt, a measure

that would have bankrupted the expansion project. The ACP has denied the claims, blaming the cracks on insufficient reinforcement, which it said had been resolved with more steel bars and additional concrete.

The prospect of an accident involving such large vessels and cargo loads presents significant financial risks for shippers and insurers. An accident would also impose indirect costs as a result of delays to scheduled transits through the canal. The insurance agency Allianz Global Corporate & Specialty released a report in June 2016 which estimated that the expansion will see an additional USD 1.25 bn worth of insured goods pass through the canal in a single day, based on the average value of USD 20 000 per TEUs. The report called on shippers and insurers to take active risk mitigation measures to assess and spread the impact of an accident involving a *neo-panamax* vessel, as a single event could result in much larger losses than typically seen in the shipping industry.

## Additional concerns

Additional risks of disruption along the route stem from the potential for industrial action by canal workers. Construction workers from the Grupo Unidos por el Canal (GUPEC) and the National Union of Workers in the Construction Industry (Untraics) staged regular strikes during the nine-year construction of the canal, over a wide range of issues including pay, changes to labour law and allegations of corruption during the construction, contributing to the two-year delay in completing the expansion. With construction work on the canal now complete, the highest risk of strike action is from workers operating the canal. In light of safety issues over the new locks, any accident resulting in employee casualties is likely to spur industrial action. Furthermore, the largest union in Panama, Suntrac, has organised work stoppages over government policy, unrelated to the ACP, indicating a willingness to strike over national issues beyond the authority's control.

The cost-savings associated with the intro-

duction of *neo-panamax* vessels could be compromised by draft restrictions imposed during droughts along the canal. In 2015 and 2016 the ACP imposed increasingly stringent draft restrictions on vessels, decreasing the permitted distance from the waterline to the bottom of the hull and forcing many vessels to lighten their load to comply with the measures. In April 2016 the ACP reduced the maximum draft by 15 cm and by the same amount again in May 2016. Such measures undermine the competitive advantage of the canal if they require post-*panamax* vessels to significantly lighten their load. With water consumption in Panama increasing and additional water diverted to expand the locks, such shortages are expected to remain a major issue.

## Outlook

The success of the expansion of the Panama Canal is partly dependent on how the ACP manages and mitigates such risks through training and its response to the emergence of any safety and structural vulnerabilities. Encouragingly, the ACP has taken a cautious approach to the new locks, initially permitting four vessels per day during an initial trial period before increasing the canal's maximum capacity to 13-14 transits per day, although a timescale for the increase has not yet been established. Any major safety failings, a fall in water levels or evidence of damage to the locks, however, would create significant pressure on the ACP to implement restrictions on the locks, with implications for larger vessels and a negative economic impact on the authority and its revenues.

By PGI Intelligence

PGI is a London-based risk management consultancy specialising in geopolitical intelligence and corporate investigations, cyber security, and capacity training. For more information about PGI Intelligence or to sign up for free access to the PGI's online geopolitical tool, the Risk Portal, please visit [www.riskportal.pgintl.com](http://www.riskportal.pgintl.com)





# The Safety of Panama Canal Keeps Everybody on the Edge of their Seats

The “PGI Intelligence” analysis on the gaps in shipping safety and concerns regarding possible accidents following the opening of the Panama Canal soon proved right. On 21 July maritime portals were teeming with messages about COSCO’s (China) container ship MV *Xin Fei Zhou* being damaged during a transit on Panama Canal.



“A *neo-panamax* container ship has suffered a gash to its hull after bumping into the wall of one of the new locks making up the expanded Panama Canal.

According to reports the 8,500 teu container ship MV *Xin Fei Zhou* scrapped its broadside during a northbound transit at the Agua Clara locks on the Atlantic side of the canal.

The incident marks the first of what many have warned would be a recurring issue with the new locks that poses added risks to the safety of ships and workers.

An independent study, commissioned by the International Transport Workers’ Federation and released earlier this year, concluded that the safety of manoeuvrability within the new locks is compromised due to several factors, namely that the dimensions of the new lock chambers are too small for the configuration of the tugboats under various environmental conditions. The conclusions echoed similar concerns that a veteran Panama Canal ship pilot shared with *gCaptain* back in July 2014 regarding the design of new locks, particularly with regards to the size of the individual lock chambers, the configuration of the tugs, and the prevailing winds that the region is known for.

The Panama Canal Authority has dismissed the conclusions of the ITF study as false, saying that the study lacked scientific accuracy and credibility. Regarding the incident of 21 July, the Panama Canal Authority says that it is under investigation and noted that it is the first incident of such scale since the inauguration of the expansion project in June.” – reported the *gCaptain* Maritime and offshore industry news site.

## Independent ITF analysts expressed their concern

The International Transport Workers’ Federation has expressed their concern over the safety of the new Panama Canal locks after an independent study of the expansion project confirmed some local pilot’s concerns about the design of the new locks, which poses added risk to workers and ships. The officials of the Canal have denied the study’s credibility.

ITF commissioned the study after its Panamanian member unions raised serious concerns to the union group focused on Panama Canal Authority’s (ACP) refusal to engage in dialogue on matters such as training, as well as technical and construction issues that have led to delays in the \$5.3 billion project.

According to the ITF, the study, which was carried out by Brazil’s Fundação Homem de Mar (FHM), was based on mathematical conclusions derived from simulations conducted with a manoeuvring simulator using a scale model of the new locks, a typical *neo-panamax* vessel and the planned configuration of two tugboats under various environmental conditions. Unlike the existing locks, which use locomotive (aka mules) to guide ships in and out of the locks, the new locks will use tugboats, one aft and forward, to assist ships through the new locks. Another pair of tugs (in total four) will be used upon entry into the Canal waters and on the approach to the locks.

The ITF concluded that the safety of manoeuvrability within the locks is compromised due to several factors, namely:

- The locks’ dimensions are too small for safe operation (with both gates closed);
- There are no refuge areas for the tugboats inside the locks, leaving no room for failure (human error, miscommunication, broken lines or engine failure);
- The bollard pull is insufficient;
- In terms of manoeuvrability in the locks, the control of the vessel was compromised under the average environmental conditions present in that geographic area (data provided by the contracting party). The main reasons were the low power of the tugboats and the required bollard pull. With milder conditions the exercise was concluded safely.
- The study recommends that a complete risk analysis and special training should be carried out to avoid any accidents that may result in loss of life or pollution.

## The builders of the new Panama Canal locks ignored professional expertise and experience

The conclusions echo similar concerns that a veteran Panama Canal ship pilot expressed to *gCaptain* back in July 2014 regarding the design of the new locks, particularly with regards to the size of the individual lock chambers, the configuration of the tugs, and the prevailing winds that the region is known for.

In an editorial written in October 2014 by Captain Rainiero Salas, President of the Panama Canal Pilot Association, he wrote about the concerns regarding the major operational issues with the expanded Canal, which also revolved around the use of tugboats over locomotives and the lack of a structured training program for pilots. Salas also warned about the navigation of two ships at a time through Culebra Cut (Gaillard Cut), the narrowest part of the Panama Canal.

Speaking from Panama City during an event marking the release of the study, ITF general secretary Steve Cotton said: “I wish I could report that the study gave the new locks the all clear. Sadly, I can’t. Instead we face a situation where those working on the canal, and those passing through it, are potentially at risk. That will have to change.”

Cotton continued: “The issues identified in this study will not be a surprise to workers on the canal. Unfortunately, their expertise and experience have up to now been snubbed. Thankfully, they’re still on offer. Those who’ll be working these locks have to be brought into the process, while there’s still time to fix the defects.”

The ACP has dismissed all conclusions from the ITF study as false, and has maintained that its training has been sufficient.

“ITF’s claims in a recently released document are not based on mathematical models and do not include data from physical navigation tests, which has been done in preparation for operations in the Expanded Canal,” told the ACP in a statement provided to *gCaptain*. “It therefore lacks scientific accuracy and credibility. In addition, the authors have not transited through the Panama Canal and are not trained to do so.”

Based on *gCaptain* data



# 增长的海上上网要求加强网络安全

Anthony Daly,  
PGI安全分析师

**在海上上网的增加会导致遭受网络攻击的风险增加。但是，如正确地解决，这种风险可以降低到让一个组织放心的、可接受的容忍程度内。**

英国是一个海事国家。我们依赖海上与他人进行交易。超过90%的世界贸易凭借海运——对于英国来说这个数字是95%。

给那些不太了解情况的人展示一下信息，英国海事服务业对英国经济的作用如下：

- 138亿英镑贡献给英国国内生产总值(占整体的0.9%)。
- 27亿英镑的税收收入。
- 262 700个职位(占英国总就业的0.8%)。

海事是一个非常有竞争力的部门。如果对所有有竞争性的运输方式明显缺乏准备，客户很可能选择使用一个竞争者。你真的能承受由于缺乏尽职调查而失去合同？

请记住，当你不论是基于岸上还是海上对系统进行风险评估，维护保密性、完整性和可用性是数据信息安全的三大支柱。

## 需要考虑的事情

你有没有预设事故处理和事故应急方案？他们适合目的吗？是否有过测试？你是否已经允许出现下面情况，如海上连接全部损失，您可能需要用最小的岸上支持让岸上有人载取一个网络安全工作，或让你满载承包商的船处在维修期间，而你可能没有充分监督他们正在访问哪些系统？

你的网络是否被锁定了——你真的需要允许USB访问I.T. 系统并连接到O.T.系统吗？你的资讯技术团队是否确保以最小影响访问码头、协议和服务，以满足符合您组织要求的安全策略？您的网络设备配置是否正确？由于不正确配置的防火墙失去了在海上服务，是找出的自身问题的一个痛苦(和昂贵)方式。

你用户的账户是否被锁定，使用用户只拥有做他们工作的最少权限？使用具有管理员权限的帐户应限制到最少。对于船上人员，当他们离开船时，其用户帐户是否有尽早禁用？当你从船到岸转递数据或反之亦然时，数据是否被加密，以避免敏感数据截取？你是否设置到位，以确保补丁管理策略正在应用，以及防病毒软件正在定期更新？如果你的带宽流量有限，这些可能相当棘手。

你的用户是否意识到，如果他们没有对网络安全的认识，他们可能对自己造成威胁？您的组织是否有一个适当的用户教育政策？如果没有，为什么不？对于做网络安全工程的人来说这很容易，以传讲关于互联网使用的风险，我们日复一日地在这样做。如果你有一个很少在工作中使用I.T.的用户，那么这是可以理解的，他们不会有那么多涉及风险的认识。如果涉及到成本，你是否负担得起采取补救措施，在缺乏认识的情况下为你的用户创建一个网络安全安排？

如果更坏的情况确实发生了，你在海上受苦于网络攻击，可能会影响这些系统，如推进或导航，你有没有适当的政策和程序，确保企业能够在海上相对不受影响？这些措施有进行测试吗？你不想当你在海上，没有连接您的推进系统且导航系统已不起作用的时候发现策略失灵。你最后一次使用图表进行导航是什么时候？现在还不是找出你图表已经过时的时候，你没有最新的航海通告时间。

如果要解决这种现象的想法势不可挡，那么请联系网络安全专家。 ■





## OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

[www.coscc.ebizchina.net](http://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](mailto:info@ebizchina.net)

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



# 巴拿马： 扩大运河的 担忧会破坏 优势

巴拿马运河的第三套锁揭幕于6月26日，开通水路使一些世界上最大的集装箱船投入运营，其中包括新巴拿马型集装箱船。扩建旨在促进进货运量，揭幕标志着促进美洲和东亚之间更强贸易的53亿美元九年建设项目的结束。

但新的发展提出相当大的安全问题，这可能导致事故及延误货主以及对保险公司的更高索赔。新锁结构问题也可能会威胁到项目的长期完整性并带来新的延误风险。

巴拿马运河的第三套锁的建设，就是希望在亚洲市场和美国以及拉丁美洲东岸之间的贸易运输成本中显著提高效益。新锁将使运河从之前的4400个标箱，到高达可容纳13000个二十尺柜（标准箱）的船只。同增长前相比，包括庞大的12000标箱，加上“新巴拿马型”集装箱船，全球货物运载能力高达79%的船舶将能够访问运河（以前45%），节能的新巴拿马级船只最多运输时间14天内可实现往返。巴拿马运河国家管理局（ACP）预测，扩建将产生21亿美元的年收入，占GDP的2.8%。

## 安全和破坏的担忧

尽管运河的扩张提供了巨大的优势，随着新巴拿马型船沿水路引进，已经有持续增长的安全问题受到日益关注。行业机构警告说，427米长，55米宽的新锁对于新巴拿马型船来说显得太小。可以测量的最大船只高达366米长49米宽，锁内留下横跨运河的宽度只有6米的距离和61米的长度方向，而这其中大部分区域将由拖船在船只的两端占用，以引导它穿过锁道。国际运输工人联合会（ITF）和巴西Fundação Homem de Mar（FHM）联合研究发现，大风条件下船只的机动性将受到影响，因此很可能由于锁的尺寸狭窄而发生事故。

进一步的担忧已经提出过，那还是在锁的结构完整性和裂缝测试阶段，在2015年8月之后，锁的担忧出现在Cocoli。纽约时报引述匿名结构工程师表示，作为结果锁的核心样本显示，该裂纹可能有在混凝土上不合标准的浇筑方法，对此，他们声称，将要求锁气隙被拆除重建，这有可能使该扩建项目破产。该ACP否认索赔，归咎于补强不足的裂缝，它说，已经有更多的钢筋和混凝土附加解决。

此类大型船舶和货物装载涉及事故的前景，给货主和保险公司提出了显著金融风险。发生事故还要征收间接成本，因为通过运河过境的预定结果延迟。保险机构安联全球企业与专业2016年6月发布了一份报告，估计扩建将看到穿过一天运河被保险的货物会额外增加12.5亿美元，基于每标准箱2万美金的平均价值，报告呼吁货主和保险公司积极采取风险缓释措施，评估和传播涉及新巴拿马型船的事故的影响。作为一个单一的事故，可能导致比在航运业中通常出现的事故带来更大的损失。

## 其他问题

沿着由运河工人采取工业行动的潜在路线发觉产生破坏的额外风险。Grupo Unidos por el Canal（GUPEC）和制造业工人全国联盟（Untraics）的建筑工人，在修建运河的九年期间经常上演罢工，其中有着广泛的问题，包括工资、变更劳动法律和对施工过程中的腐败指控，这有助于推迟两年完成扩建。随着运河的建设工作已经完成，罢工行动的最高风险是经营运河的工人。鉴于新锁的安全问题，造成人员伤亡的任何事故都可能刺激行业员工有所行动。此外，在巴拿马最大的工会Suntrac组织了对政府政策的停工，但与ACP无关，这表示关于国家问题导致的罢工愿意超出了当局的控制。

节省引进新巴拿马型船的相关成本可以通过限制吃水来实现，这种限制在干旱期间沿着运河受到了影响。在2015年和2016年，ACP制定了强加于船只越来越严格的限制草案，减少从水线到船体底部允许的距离，并迫使许多船只减轻了船体承重以遵守规则。在2016年4月，ACP把最大吃水和相同的量减少了15厘米，2016年5月又减少了同样数量，这些措施虽然破坏了运河的竞争优势，但他们需要用巴拿马型船只来显著减轻他们的成本负担。随着巴拿马用水量不断增加，用额外的引水来扩大锁的用水，这种短缺预计将仍然是一个大问题。

## 展望

巴拿马运河扩建的成功部分取决于ACP如何管理，并通过培训和对任何安全性和结构安全漏洞现象以反应来减轻这些风险。令人鼓舞的是，ACP对新锁的使用已经采取了谨慎的态度，首先每天允许四艘船开始试航，然后再提高运河的最大能力，每天为13-14艘船进行轮换，虽然增加一个时间表尚未确定。除此之外，任何重大的安全缺陷，水位或门锁损坏的现象在下降，但是，这给ACP造成显著的压力，在实现限制锁方面，对大型船舶的影响和对权威及其对经济的收入将会产生负面的影响。

### PGI智能供稿

PGI是一家总部位于伦敦的风险管理咨询公司，专注于地缘政治智慧和企业调查、网络安全以及能力培训。有关PGI智能的更多信息，或免费注册进入PGI在线地缘政治工具、风险门户网站，请访问[www.riskportal.pgintl.com](http://www.riskportal.pgintl.com) ■



# 巴拿马运河的安全确保 每个人在自己座位的边缘

«PGI智能»分析航运安全空白，关注关于巴拿马运河拓宽重新开通后可能发生事故很快就被证明是正确的。7月21日的海上门户充斥着中远集团（中国）集装箱船MV Xin Fei Zhou在巴拿马运河运输过程中受损的消息。



“一艘新巴拿马型集装箱船，已经撞到了扩大巴拿马运河新锁一侧的墙壁上，船体撕裂出一道大口子。”

据报道，8500标箱集装箱船MV Xin Fei Zhou在运河大西洋一侧的阿瓜克拉若锁路北运输过程中报废了它的板面。

这一事故标志着许多未来的警告会有重复的问题发生在新锁上，给船舶和人员安全增加风险。

一项由国际运输工人联合会的委托，并在今年早些时候发布的独立研究，得出的结论是可操作性的新锁内的安全受到威胁，由于多种因素的影响，如各种环境条件下新闸室的尺寸对于拖船的配置来说太小。该结论呼应了一个类似的关切，是一个老兵巴拿马运河船只引航员与gCaptain早在2014年7月分享的关于新锁设计，特别是有关的个别闸室尺寸，拖轮的配置和区域是难以进行合理操作已知的盛行风。

巴拿马运河管理局已驳回了ITF研究为假的结论。它说，该研究缺乏科学的准确性和可信性。有关7月21日事故，巴拿马运河管理局说，它正在调查中指出，这是自6月份扩建项目落成后第一起这种规模事故。《gCaptain海事及海洋工程行业新闻网站报道》

## 独立ITF分析师表示关切

国际运输工人联合会（ITF）已表达了他们对新的巴拿马运河锁安全问题的关切，通过扩建工程的一项独立研究，证实了一些引航员对于有关新锁设计的关注，这增加了工人和船只的风险。但运河的官员否认该研究的可信性。

ITF对委托进行研究后，巴拿马成员工会巴拿马有四种工会组织形式。包括产业工会、企业工会、行业工会和混合工会，看一下原文是哪个工会提出了严重关切，专注于巴拿马运河的管理局（ACP）拒绝与工会小组进行对话，如培训以及技术和施工问题已导致53亿美元的项目在延误。

根据ITF所述这项研究是由巴西Fundação Homem de Mar (FHM)进行的，是基于从使用新锁的比例模型，以典型的新巴拿马集装箱船和两个拖船计划的配置，在一个操纵模拟器内的各种环境条件下进行模拟得出的数学结论，与现有的锁不同，它使用的机车（又名骡子），引导船舶进出锁，前一艘拉着船头，后一艘拽着船尾协助船舶通过新锁。另一对拖船（总共四艘）将用在船进入运河水域和接近锁时协助对准锁口。

ITF得到的结论是，由于多种因素，

可操作性的锁内安全性受到损害，即：

- 该锁的尺寸对于安全操作来说太小（两个门处于关闭状态）；
- 锁里面没有拖船避难区，不给故障留下任何余地（人为错误、误解、虚线或发动机故障）；
- 该系柱拖力不足；
- 在锁机动性方面，该容器的对照存在于不同地理区域（由订约方提供的数据）的平均环境条件下受到的不同损害。主要原因是拖船的功率低和所需的系柱拖力不够。随着温和的条件下，演习安全地结束。
- 研究报告建议，一个完整的风险分析和特殊训练应进行，以避免可能导致生命损失或污染事故。

## 新巴拿马运河锁的建设者忽略专业知识和经验

结论呼应了一位资深的巴拿马运河船只引航员，早在2014年7月在gCaptain就新锁的设计表达了类似的担忧，特别是有关的个别闸室尺寸，拖轮的配置，及该地区著名的盛行风。（参见：老牌运河引航员谈扩大巴拿马运河的根本性缺陷）。

巴拿马运河引航员协会主席船长Rainiero Salas，于2014年10月写的一篇社论中，他就关注扩张的运河，这也围绕机车使用拖船以及缺乏一个主要操作旋转问题的引航员的培训课程。Salas还警告两艘船同时通过库莱布拉通道（盖亚尔通道）的情况，那是巴拿马运河最狭窄的部分。

在一次标志着研究发布的活动中，谈到巴拿马城，ITF秘书长Steve Cotton说：“我希望我可以报告说，这项研究给了新锁全部的情况。可悲的是，我不能。相反，我们面临的情况是那些在运河工作，以及那些通过它的，可能面临风险。这将不得不改变。”

Cotton继续说：“在这项研究中发现的问题对在运河上的工人们来说将不会是一个惊喜。不幸的是，他们的专业知识和经验，到现在已经被冷落。值得庆幸的是，他们仍然报价。这些将致力于这些锁的人员也被带进这个过程中，同时他们还有时间来修复瑕疵。”

该ACP驳回ITF委托研究的结论为假，并一直保持观点认为它的训练已经足够了。

“ITF最近发布的文件不是基于数学模型并且不包括物理导航试验，已在为扩大运河运营做的准备已经完成”，在ACP提供给gCaptain的一份告知声明中这样表示。“因此，缺乏科学的准确性和可信性。此外，作者还没有过境通过巴拿马运河且没有被培训来这样做。”

gCaptain提供信息





# Business Speaks English



A Lithuanian proverb says that “if you know the word, you know the way”, while a Chinese proverb reaffirms that “learning is a treasure that will follow its owner everywhere”.

Ahmed Deedat, the South African writer of Indian descent says that “language is the key to the heart of people”, while the English writer and publicist George Orwell once referred to the power of language like this: “But if thought corrupts language, language can also corrupt thought.” In order to avoid this, it is necessary to keep improving one’s thoughts and language, because language may alter reality. According to the Canadian psychologist and linguist Frank Smith, “one language sets you in a corridor for life. Two languages open every door along the way.”

Thus, at the approach of the academic year, let’s talk about languages. The guest of the magazine is ALGIRDAS KARALIUS, the official representative for the *World Memory Championships* in Lithuania, the pioneer and founder of the innovative Ergonomix Learning system, the developer of the Colibri method – the fastest foreign language learning method in the world – and also the founder of the language school of the same name.

What new saying could you contribute to the thoughts on language learning that would be quoted with a reference to the name of Algirdas Karalius?

The most important 21st century skill is the ability to learn fast. We live in the times of immensely rapid changes. Therefore, the only way to keep your head above the sea of information is the ability to absorb not only new knowledge, but also new skills. Meanwhile, the major skill, which will ensure our prosperity in this global world, is the ability of learning foreign languages and fast. We like it or not, but English language has become the major language for global cooperation and being unable to speak it makes you, in a way, a “second-rate” person.

Such titles as the “official representative for the *World Memory Championships* in Lithuania” and the “developer of the fastest foreign language learning method in the world” sound fantastic. What is the basis of your innovative learning system and how does it work?

The first cornerstone of the Colibri method is my 30 years of unsuccessful experience in learning foreign languages. Seeking to master English language I’ve tried everything – went to England and America, tried to learn on my own and with a tutor, but I couldn’t get any further than the basic phrases. Then I began searching for an answer. Was it something wrong with me or the learning system? I searched all over the world. I met a number of polyglots, fast learning experts and, after visiting 60 countries, I finally came to a conclusion that I was allright. However, in order to master a language I needed completely different methods than I used before.

Thus I created a program, which would help me make a greater progress in 7 days than I did in 30 years. My friends then started asking me what should they do in order to learn a foreign language. And now there are thousands of people all over the world, who, to their own surprise, were convinced that the Colibri method can help them quickly master a foreign language.

The Colibri method is based on several major principles:

1. Success at first attempt. We organise the training in a way to prevent the students from any chances of “screwing up” and 100 % people spend 100 % of their time in the success zone.

2. We engage both the left and the right hemispheres of the brain. As you know, the left hemisphere is responsible for logic, while the right hemisphere is responsible for imagination. We combine their powers and achieve a synergy, which says that  $1+1=11$ .

3. One challenge at a time. In order to achieve the maximum results in the shortest time, we must focus on one skill at a time. Therefore, at first we learn the grammar, then words and then tackle phonetics, etc.

4. From general things to details. This principle is what makes the Colibri method different from traditional learning. We cover the entire grammar on the first day and then continue on details. Traditional learning methods do everything the other way round, trying to begin with details and continue to the general things.

5. In total the 7 day course of the Colibri method involves 73 boosters, which make sure that in those 7 days all students learn to master all the necessary instruments for learning a foreign language in an extremely short time, no matter of their skills or motivation.

Your goals are huge, so why did you choose such a small bird for your school title?

Colibri (the hummingbird) is the fastest bird in the world. Although it sounds surreal, but a flying colibri can achieve the speed of 80 km/h. This means that the ratio of the body mass of the bird and his speed makes it faster than a fighter plane! Colibri is also the lightest and the most fun bird in the world, since it can fly upside-down and backwards. Thus, the Colibri method is the fastest, easiest and the most fun method of foreign language learning.

What makes Colibri method different from many other language learning methods?

All foreign language schools could be divided into two groups. One group is the advocates of the traditional methods and they essentially use the left hemisphere of the brain. Their students must learn all grammar rules and exceptions, while their major learning instrument is cramming and mechanical repetition. Such learning takes decades, but 80 % of the students give up before they achieve anything, 17 % master the basic level and only 3 % become fluent and proficient.

Another group is the communicative courses, where the major focus falls on communication. The advocates of this method choose to ignore grammar and rules, focusing on breaking the language barrier. People like these courses, but there is one huge problem – they learn to use the language incorrectly. And the more they use it, the more these incorrect language skills become their habit.

The Colibri method is the golden mean. We use both hemispheres of the brain. The grammar presentation is visual, taking into account all the principles of cognitive ergonomics, which enable people to learn new skills in the most convenient form.

Cognitive ergonomics is a new science on presenting any kind of information in the most convenient form for the brain. Using this method people learn the entire English grammar in a record-breaking time – just 1 day.

Then, using the methods of mnémotechnique they learn more than 100 new words in an hour without any cramming. It takes less than 20 hours to learn the 2 000 most common English words, which constitute 95 % of the spoken language.

We also use the S.H.L.U.s method, which invokes a natural ability, used back in childhood, to understand and speak a new language as quickly and freely as we do with our native language.

Many people want to have a good memory and learn more than one or two foreign languages, but not all attempts result in success. Can your method deny the stereotype about the limits of the innate human abilities?

The Colibri method denies the most of the strongly rooted myths.

The first myth states that learning several languages requires talent and a very good memory.





The Colibri method enables anyone (no matter their age or talents) to develop the pace of acquiring information, envied by the most talented polyglots. Good memory is the issue of technique and training rather than talent. This was proved by many years of experience at the *World Memory Championships*. Many of the champions had memory issues in their childhood, but further training of their memorisation abilities helped them to achieve a level much higher than that of the most talented.

The second myth, destroyed by the Colibri method, is that children can learn foreign languages faster than adults. The truth is that children learning their native language dedicate several years and make about 3 000 000 unsuccessful attempts before saying their first phrase. An adult has already mastered one language and using the fast learning methods enable them to learn any foreign language at least 10 times faster than a child.

The third myth is this: "Languages may be easy or difficult." If this was true, then the children speaking the "difficult" languages, for example, coming from Chinese or Arabic cultures, would start speaking later. However, all children of the world start speaking approximately at the same age. Using the Colibri method we have developed not only an English language program, but also Chinese, Spanish, French, Italian, Russian, German and Norwegian. The pace of learning these different languages is approximately the same – 7 days.

**Who are your students? In other words, who are your target audience?**

Our audiences usually consist of businessmen and their relatives, who don't have much time and need the results today. These people are efficient. They want minimum effort and maximum results.

**Your website contains information only in Lithuanian language. Do you operate only in Lithuania?**

Currently we work in Lithuania, Russia, Ukraine, Norway, France, Spain, America and we are thinking about China in our nearest future. The demand is so huge that currently we are simply unable to satisfy it all. We are developing new websites in different languages as we speak.

**English non-native speakers at various international business events use English as their *lingua franca*. So we could say the business speaks English. Do you see any training perspectives in this context? In what countries are you planning to expand your activity and what language trainings could you offer?**

Our greatest focus and demands come from China. According to new research, every third person in China dream of learning English, but the majority of the already-developed programs don't give them the results they want.

The Colibri training methods can take place with huge audiences with thousands of people learning the language together at the same time. The audience can consist of people of different proficiency levels as well. The bigger the audience, the greater the energy! Moreover, there are many common exercises performed by the entire audience, but at the same time 80 % of the time people work with their own proficiency level information. Thus the Colibri method unites both group and individual work.

**Recently many businessmen have been focusing their attention on China as the initiator of the New Silk Road, already joined by 60 countries representing one third of the global economy. The world is starting to learn Chinese, while the Chinese is intensively learning English. Some of the leaders of international Chinese companies are interested in teaching their employees English without taking them away from their work. What training opportunities do you see in China or other countries?**

Another of our client segment is companies

working in China or with China. Companies with huge numbers of employees like the idea of training their staff without taking them away from their work. This makes the Colibri method the perfect option, because it can be easily adapted to the specifics of each company. We have prepared Colibri foreign language courses for hotel chains, factories and business segments. During these courses people not only learn a foreign language as such, but also learn to solve specific communication issues that they encounter in their everyday lives and work.

**You have also written several books. What is your personal goal in writing methodological literature? Who are their audience?**

This year one of my books has become a best-seller in the USA. I wrote it together with Jack Canfield, the most famous American success coach. The title of the book is *Route to Success*.

Currently I am writing a book together with the world's fastest reader – the expert Howard Berg. Although I have written several books, all of them focus on fast learning.

My specialisation is very narrow. I prefer a methodical approach and cooperate only with highest-level professionals of their fields.

Meta-Methodism is an interdisciplinary science, which helps to develop fast learning techniques and adapt them in different fields. Thus I develop fast learning methods and programs for medical workers, highest-level surgeons, also salesmen or people, who want to master musical instruments or drawing. In all of my work I cooperate with highest-level professionals, because my mission is to convey their knowledge to people in a very simple form. The most difficult issue is making complicated things simple, understandable and learnable. Many say that I'm like a bridge between expert professionals and simple people, who want to acquire new skills as fast as possible.

Thank you for the conversation. ■





# 商业说英语

立陶宛谚语说：“如果你识字，你就识路”，而中国谚语重申，“学习将是到处跟随主人的宝藏”。印度裔南非作家Ahmed Deedat说：“语言是打开人心的钥匙”，而英国作家和公关家George Orwell曾经这样提到语言的力量：“如果说思想败坏语言，语言也可以腐化思想。”为了避免这种情况，有必要不断提高自己的思想和语言，因为语言可以改变现实。据加拿大心理学家和语言学家Frank Smith说，“一种语言设置你在一种生活的走廊中。两种语言打开沿途的每一个门”。

因此，在学年的临近，让我们来谈谈语言。

本期杂志的嘉宾是ALGIRDAS KARALIUS，是世界记忆锦标赛在立陶宛的官方代表，创新Ergonomix学习系统的开拓者和奠基人，科利柏方法的开发者——世界上最快的外语学习方法——也同名语言学校的创始人。



**您有什么有利于语言学习思维的新名言，可以以Algirdas Karalius之名作为引用？**

最重要的21世纪技能是快速学习的能力。我们生活在一个非常快速变化的时代。因此，要保持你的头脑位于信息海平面上唯一的办法就是不仅具有吸收新知识，而且还吸收新技能的能力。同时，将确保我们在这个全球化的世界保持繁荣的主要技能，是快速学习外语的

能力。不论我们喜欢还是不喜欢，但英语已经成为全球合作语言，无法说英语这让你在某种程度上，成为一个“二等”人。

**像标题“为世界记忆锦标赛在立陶宛担任官方代表”和“世界上最快外语学习方法的开发者”听起来令人难以置信。什么是你的创新学习系统的基础，它是如何工作的？**

该科利柏方法的第一个基础是我30年学习外语的失败经验。为掌握英语语言，我尝试了一切——赴英国和美国，努力自学并找了一个老师，但除基本知识我无法得到任何进一步提升。然后我开始寻找答案。是我还是学习系统出现了什么错误？我找遍了整个世界。我遇到了一些掌握多种语言的人，快速的学习专家，走访60个国家之后，我终于得来了一个结论，我还好吧。然而，为了掌握一门语言，我需要跟我之前使用完全不同的方法。

因此，我创建了一个程序，这将帮助我7天做出较大的进步，30年来我一直这样做。然后我的朋友开始问我，他们应该为了学一门外语做什么。现在有成千上万的人遍布世界各地，他们自己都感到惊讶，被说服科利柏方法可以帮助他们迅速掌握一门外语。

该科利柏方法是基于几个主要原则：

1. 第一次成功的尝试。我们组织培训来阻止学生有任何“搞砸了”的机会，100%的人花费100%的时间在成功区。

2. 我们结合左右脑两个半球。如你所知，左半球负责逻辑，而右半球负责想象力。我们结合自己的力量，实现协同效应，也就是说， $1 + 1 = 11$ 。

3. 一次一个挑战。为了实现在最短的时间内最大的成果，就必须在一个时间集中于一个技能。因此，首先我们学习语法，单词，然后再处理语音等。

4. 从普遍的事情到细节。这一原则使科利柏方法与传统的学习产生根本不同。我们第一天覆盖整个语法，然后继续详细信息。把传统学习方法做的一切倒过来，试着从细节开始，并继续扩展到普遍的事情上。

5. 在科利柏方法整整7天课程涉及的73项助推器中，这确保在7天内所有学生学习掌握一切必要的手段，在极短的时间内学习一门语言，无论他们的技能或动机。

**你的目标巨大，那么你为什么要选择这么小的鸟来命名你的学校？**

科利柏（蜂鸟）是世界上最快的鸟。虽然听起来超现实，但飞行的科利柏可以达到80公里/小时的速度。这意味着，相比鸟的体重，他的速度使得它比战斗机更快！科利柏也是世界上最轻、最好玩的鸟，因为它可以颠倒和向后飞。因此，科利柏方法是最快、最简单和最有趣的外语学习方法。

**是什么让科利柏方法与许多其他语言学习方法不同？**

所有外语学校可分为两组。一类是传统方法的倡导者，他们基本上是用大脑的左半球。他们的学生必须学会所有





的语法规则和例外，而他们主要的学习工具是填鸭式和机械重复。这样的学习需要几十年，但80%的学生在有所获得之前就放弃了。17%掌握基本的水平，只有3%变得流畅和熟练。

另一组是交际课程，其中重点落在沟通。这种方法的倡导者选择忽略的语法和规则，重点打破语言障碍。人们喜欢这些课程，但有一个很大的问题——他们学会不正确使用的语言。而他们使用它越多，这些不正确的语言技能成为他们的习惯。

该科利柏方法是中庸。我们使用大脑的两个半球。语法介绍是视觉的，考虑到人体工程学的认知，从而使人们能够以最方便形式的原则学习新的技能。

认知工效学是以最方便的形式为大脑展示任何种类信息的新科学。使用这种方法的人以破纪录的时间学会整个英语语法——只有1天。

然后，使用这种技术方法，他们在1小时内学习超过100个新词，没有任何的临时抱佛脚。它需要少于20个小时的学习来学习2 000个最常见英语词语，构成该口头语言的95%。

我们还使用了S.H.L.U.s方法，它调用自然的能力，返回童年，让其做为我们母语，以最快的速度 and 自由来理解和说出一门新语言。

**很多人都希望有良好的记忆力，学习不止一两门外语，但不是所有的尝试都导致成功。你的方法能否认改变人类与生俱来能力限制的刻板印象？**

该科利柏方法破坏了最根深蒂固的神话。

第一个误区指出，学习几种语言需要天赋和一个非常美好的回忆。该科利柏方法任何人（不管他们的年龄或职业）都能够制定获取信息的速度，让最有才华的多语种使用者羡慕。良好的记忆力基于技术和培训，而不是人才的问题。这由多年参加世界记忆锦标赛的经

验证明。许多冠军在他们的童年有内存，但进一步培训帮助他们的背诵能力达到比最有才华的人还要高的水平。

由科利柏方法打破的第二个误区，是孩子们学习外语可以比成人快。事实是，孩子们为学习他们的母语奉献了几年，约进行3 000 000个不成功的尝试之后才可以讲他们人生的第一个短语。一个成年人已经掌握一种语言，并采用快速的学习方法，这让他们学习任何外语都比孩子至少快10倍。

第三个误区是这样的：“语言有可能容易也有可能困难。”如果这是真的，那么孩子讲“难”的语言，例如，来自中国或阿拉伯文化，说话的开启时间将晚。然而，世界上所有的孩子都在大概相同的年龄开始说话。我们开发的科利柏方法不仅是针对英语这一门语言课程，也有汉语、西班牙语、法语、意大利语、俄语、德语和挪威语。学习这些不同语言的速度大致相同——7天。

**谁是你的学生？换句话说，谁是你的目标受众？**

我们的受众通常商人和他们的亲属，没有太多的时间。眼下就需要出结果。这些人有效率。他们希望用最小的努力获得最大的成果。

**您的网站只包含立陶宛语信息。您只在立陶宛运营吗？**

目前我们在立陶宛、俄罗斯、乌克兰、挪威、法国、西班牙还有美国运营，我们在近期考虑中国。需求是如此巨大，我们目前根本无法满足这一切。我们正在开发我们可以教学的不同语言的新网站。

**在各种国际商务活动中非母语的英语作为通用语言。因此，我们可以说，商业讲英语。在这方面你有什么训练的观点？你打算在哪些国家扩大你的活动，可以提供什么样的语言培训？**

我们最大的重点和需求来自中国。根据新的研究，在中国每三个人中就有一个人在梦想学英语，但大多数已开发的方案，给不出他们想要的结果。

该科利柏训练方法可以让成千上万的人及大量的观众一起在同一时间学习语言。观众可以由不同水平层次的人组成。在观众越多，能量越大！此外，还有更多的由全场观众进行的共同演习，但在同一时间，80%的人用自己的信息能力水平进行工作，因此，科利柏方法联合着团体和个人的工作。

**近来众多商家一直把他们的注意力集中在中国作为新丝绸之路的创始者这件事情上，已经占全球经济三分之一的60个国家加入。世界正在开始学习中国，而中国正在集中学习英语。一些国际中国公司的领导人有没有兴趣在不让他们员工在远离自己工作的前提下接受英语教学？你在中国或其他国家看到了什么培训机会？**

另一种我们的客户端是在中国或与中国合作的公司。公司有大量雇员，存在着类似在职培训他们员工英文的想法，这一群体人数巨大。这给了科利柏方法最佳选择，因为它可以很容易地适应每个公司的细节。我们已经为连锁酒店、工厂和业务部门准备科利柏外语课程。学习这些课程的人不仅要学习一门外语，也还要学会解决他们在日常生活和工作中遇到的具体交流问题。

**您也写了几本书。写这些书的个人目标是什么？书的读者是谁？**

今年我的一本书已经成为美国的一本畅销书。我与美国最著名的成功学教练Jack Canfield一起写了这本书。书名是《成功之路》。

目前，我与世界上最快的阅读者一起写一本书——Howard Berg专家。虽然我已经写了几本书，所有这些书都专注于快速学习。

我的专长是很窄的。我喜欢有条不紊的方法，只和各自领域最高级别的专业人士合作。

变化-循道是一个跨学科的科学，这有助于为适应他们而在不同领域快速发展学习技术。因此，我开发了快速学习方法，应用于医务工作者、最高级别的手术医生、推销员以及想要掌握乐器或者绘画的人。在所有我的工作中，我和最高级别的专业人士合作，因为我的任务是以非常简单的形式把他们的知识传达给别人。最困难的问题是让复杂的事情简单、易懂、可以学习。很多人说我像专业人士和普通人之间的桥梁，让他们尽可能快地掌握新的技能。

感谢您参与本次对话。





## Transport Logistic China 2016: Bigger than Ever



**Jutta Seitz**  
PR Manager



- **Partner country: Russia showcases itself as a strong logistics country**
- **Together with China International Logistics Week**
- **PeriLog: leading the way in fresh logistics**
- **Air Cargo China: most important meeting point in the air transport industry**

**With 602 exhibitors from 48 countries (2014: 492), more than 22,000 visitors from 65 countries (2014: 16,800), and an increase of 50 percent in the amount of net exhibition space, transport logistic China 2016, which took place from 14 to 16 June at Shanghai New International Expo Centre, was more broadly based than ever before.**

This outstanding result was welcomed by Mr Gerhard Gerritzen, the Member of the Management Board of Messe München GmbH: “*transport logistic China* offers first-rate logistics solutions for the Chinese and Asian market. This is where you can find the entire spectrum of logistics products, technologies and services showcased together in three days. China continues to recognize the growing importance of logistics and our exhibition is developing positively as a consequence.” Mr Wang Derong, the Standing Vice President of China Communications and Transport Association, also said: “As the biggest and most influential event for the logistics industry in Asia, *transport logistic China 2016* has expanded again both in terms of its scale and amount of exhibition space. The co-location of domestic and overseas exhibitors builds a very good platform for cross-border cooperation.”

“There were numerous exhibitors representing different fields and levels. The field of logistics was, therefore, covered almost entirely. Compared to other events, this year’s *transport logistic China* featured more visitors and they were more professional. Many visitors expressed a strong interest in our services”, said Mr Dong Jianjun, the Vice President of SINOTRANS & CSC Holdings Co., Ltd.

This was the first time, when the *transport logistic China* welcomed an official partner country. Russia, one of China’s biggest trading partners, presented itself with a joint stand. In deciding on a partner country, *transport logistic China* was adding a country-specific focus to the topic areas, thereby taking a closer look at current developments and Asian trade relationships.

Mr Maxim Sokolov, the Minister of Transport of the Russian Federation, visited *transport logistic China 2016* and was impressed by the diversity of what the exhibition could offer: “*transport logistic China 2016* attracted a

large number of leading international companies, presenting a broad variety of logistics products, technologies and services on their stands. The good quality of visitors confirms the importance and scope of the exhibition. In addition, the accompanying conference program will undoubtedly have a positive effect on the development of international logistics.”

This year was the first time, when the two big events – *transport logistic China* and *China International Logistics Week* – were held together after agreeing on strategic cooperation. With the integration of *China International Logistics Week*’s good relationship with local government and industry associations, the scale of the *transport logistic China* were greatly improved.

*PeriLog (perishable logistics) – fresh logistics Asia* is an exhibition area focusing on the transport and storage of perishable goods, as well as cool chain logistics. The growing importance of fresh logistics and that of *PeriLog* was reflected in exhibitor numbers and statistics: there were more than 120 exhibitors (predominantly from Asia), occupying a 14 000 square meter area. Mr Xia Meng, the Senior Manager of the Distribution Dept. of JD Express commented: “The trade fair proved to be very influential in the industry. The visitors from many different areas were very professional. We made contacts with a large number of target customers in the food industry.”

*Air Cargo China*, Asia’s biggest air freight industry event, “is moving in the right direction,” pointed out Mr Dirk Reich, the President and CEO of Cargolux Airlines, expecting “to increase business in China”, as a result of the show. All the Asian markets’ decision-makers in Hall E1 occupied the area of over 5 000 square meters, which is an increase in more than 20 percent. They explored the trends in the air freight sector both during the exhibition and the accompanying conference. The latter ran for the entire period of the exhibition and dealt with the most important economic topics facing the air freight industry for the first time. This enabled Air Cargo China visitors to benefit from the synergies of the “show in show” concept and *transport logistic China*’s various other focus areas.

The extensive conference program attracted visitors’ interest and developed into China’s most comprehensive logistic congress event. More than 50 specialist forums shed light on the challenges in the Asian logistics market. Ms Xu Jiamei, the Vice President of Global Logistic Properties, confirmed: “The accompanying forums are very helpful as a platform to discuss the latest topics in smart logistics.”

*The next transport logistic China will take place from 16 to 18 May 2018 in Shanghai.* ■





# 2016亚洲物流双年展：盛况空前

Jutta Seitz  
公共关系部经理

- 合作国家：俄罗斯作为强大物流国家自我展示
- 联袂中国国际物流节共同举办
- 生鲜配送展：引导生鲜市场
- 中国航空货运博览会：航空运输业最重要的聚会

汇聚602家来自48个国家和地区的展商(2014: 492家),吸引来自65个国家和地区22,000名专业观众(2014: 16,800名),净展览面积增长50%,2016亚洲物流双年展于6月14-16日在上海新国际博览中心成功举办,规模空前。

慕尼黑博览集团董事会成员Gerhard Gerritzen先生对展会的杰出成果表示了愉悦之情：“亚洲物流双年展为中国和亚洲市场提供了一流的物流解决方案。在这里的三天内，在展台上你可以找到整套物流产品、技术和服务。中国持续的意识认识到物流增长的重要性，我们的展会承其积极的结果也得到了发展的空间。中国交通运输协会常务副会长王德荣先生也表示：“作为亚洲最大最有影响力的物流行业展会，2016亚洲物流双年展在规模和展位面积上都得到了扩展。国内和海外两地的展商共同展出为跨界合作提供了良好的平台。”

“这里有代表不同领域和级别的参展商。因此，物流领域几乎完全覆盖。相比其他活动，今年亚洲物流双年展的特点是观众更为专业。许多观众对我们的服务表示了浓厚的兴趣”，中国外运长航集团有限公司副总经理董建军先生说。

这是亚洲物流双年展第一次欢迎合作的国家。俄罗斯，中国最大的贸易伙伴之一，展示了一个自己的联合展台。在决定建立一个伙伴国方面，亚洲物流双年展是在加入特定国家重点的主题领域，从而进一步观察当前的发展与亚洲的贸易关系。



俄罗斯联邦运输部部长Maxim Sokolov先生参观了2016亚洲物流双年展，被展会的多样性和可提供的内容深深感染：“2016亚洲物流双年展吸引了众多国际领先企业，在他们的展位上提供了各种各样的物流产品、技术和服务。观众的优良品质印证了展会的重要性和范围。此外，附带会议计划无疑将对国际物流的发展产生积极的影响。”

今年第一次汇聚了两大活动——亚洲物流双年展和中国国际物流节——在达成战略合作后一起举办。随着与中国国际物流节的当地政府和行业协会良好关系的整合，亚洲物流双年展的规模大大提高。

PeriLog(易腐物流)——亚洲生鲜配送展聚焦于易腐货物的运输和储存，以及冷链物流。生鲜配送和易腐物流重要性的增长体现在参展商数量和统计：共有120多家参展商(主要来自亚洲)参展，占据14000平方米面积。京东配送部市场高级经理夏萌先生说：“这是被证明在行业内非常有影响力的贸易展览会。来自许多不同领域的参观者都非常专业。我们在食品行业接触了大量目标客户。”

中国航空货运博览会，亚洲最大的航空货运行业盛会，“在朝着正确的方向前进”，卢森堡货运航空公司总裁兼首席执行官Dirk Reich先生说，期望“增加在中国的业务”，成为展会的结果。所有亚洲市场的决策者占据了E1馆超过5000平方米面积的展厅，增长超过20%。他们在展览和附带会议期间探讨了空运部门的趋势。会议遍布整个展期并且第一次面对航空货运业处理了最重要的经济课题。这使中国航空货运博览会参观者从“节目秀”概念的协同效应，和亚洲物流双年展的各种其他重点领域中受益。

广泛的会议项目吸引了参观者的兴趣，并发展成为中国最具综合性的物流大会。50多场专家论坛，阐明亚洲物流市场的挑战光芒。普洛斯副总裁徐佳梅女士证实：“所附论坛是非常有帮助的平台，讨论在智能物流方面的最新话题。”

下一届亚洲物流双年展将于2018年5月16日至18日在上海举办。





## ESPO Conference 2016 in 10 Quotes

### **Knut Fleckenstein**

Large numbers of the European port industry gathered in Dublin (Ireland) for the 13th edition of the Annual Conference of the European Sea Ports Organisation (ESPO). With more than 280 delegates, interesting speakers and good debates, ESPO can look back at a successful event. How better to summarize such an event than by quoting the speakers.

**Santiago Garcia-Mila, Chairman, ESPO:** "We believe that it is time to go beyond the "yes/no" discussion on a "European Maritime Single Window", whatever it might mean. We believe that developing an ambitious, but realistic roadmap, taking into account the realities of shipping and the existing EU and national legal requirements will give the European ports and the shipping industry a real window of opportunities!"

**Eamonn O'Reilly, Chief Executive, Port of Dublin:** "It was a great opportunity to host both the *Cruise Europe* and ESPO Conferences in one week and to link them with the celebrations with our local community on the occasion of the Riverfest. This marks again our commitment to societal integration."

**Stavros Hatzakos, Chairman of the ESPO Cruise and Ferry Port Network:** "Even if the code of Good Practices is a comprehensive document, it must be seen as a starting point. The annex with concrete examples that you can consult on the ESPO website will make it a living code allowing all interested ports to learn about new practices and examples, as well as to complete and exchange new experiences with other ports. We also hope that this code will further enhance the cooperation and discussion with the other main cruise and ferry stakeholders in view of improving the performance of the sector as such and giving the sector the image it deserves."

**Knut Fleckenstein, Member of the European Parliament and rapporteur on the Port Regulation:** "The negotiations are advancing well, but whether or not we will find an agreement with the Dutch presidency mainly depends on two things: the council's willingness to show flexibility in terms of the social provisions and the progress made in the field of state aid and the block exemptions. Neither the port regulation, nor the GBER are the means to extend the concessions directive. We have a directive from 2014 with clear rules on concessions. If the commission wishes to revise it, they should do so by a legislative procedure and not by using the GBER as a back door entry."



**Martina Fontanet, Senior Advisor Port and Maritime Policy, Competition, Trade Facilitation and Statistics, ESPO when presenting the report on trends in the EU port governance:** "The vast majority of ports consider themselves as mission driven entities, where cost recovery or profit is a must. The survey also shows that port authorities are proactive TEN-T networkers and that they work towards increased transparency."

**Kurt Nagle, President and CEO, AAPA-American Association of Port Authorities:** "American presidential elections will have an impact on pending trade agreements. If concluded, the Trans-Pacific Partnership (TPP) and the Transatlantic Trade and Investments Partnership (TTIP) will have an important influence on the traffic of American ports."

**Prof. Dr Theo Notteboom, Full Professor and High-End Foreign Expert (SAFEA, State Administration of Foreign Expert Affairs), Transportation Management College, Dalian Maritime University (DMU):** "The Chinese are developing their own global core port network. Be sure to be a part of it."

**Lars Jensen, Chief Executive, Cyberkeel:** "Cyberattackers target the easiest prey. In order to face cybersecurity challenges, ports should have contingency plans, improve staff awareness, update procedures, and develop system separation."

**Henrik Hololei, Director General, DG MOVE European Commission:** "Good infrastructure planning should also be able to simplify our cumbersome authorization procedures. For large infrastructure projects it takes often more than 10 years from planning to building or dredging! This is why, as it was stated in the Communication on its investment plan, adopted on 1 June, we would like to explore the possibility to set up a single EU authorization framework to replace the many authorisation procedures for large projects with cross-border impact."

**Pat Cox, Former President of the European Parliament and EU Coordinator for the Scandinavian-Mediterranean Corridor:** "The big added value of the TEN-T Corridors is the chance for people to talk with each other and not at each other. If you wait for an EU grant as a primary driver, you might keep waiting. Don't postpone critical infrastructure developments, please sit down and look at other financial instruments."

*The next ESPO Conference will be hosted by the Port of Barcelona (Spain) and will take place on 1-2 June 2017.*





# 2016年ESPO会议上的十处引言

**Knut Fleckenstein**

众多欧洲港口业的成员在于都柏林(爱尔兰)举办的第十三届欧洲海港机构年度会议(ESPO)上汇聚一堂。超过280名代表参与,以及有趣的演讲者和良好的辩论,使得ESPO可以作为一次成功盛会回顾。要更好地总结这场活动,莫过于引用演讲者的话。

**ESPO主席, Santiago Garcia-Mila说:**“我们认为,现在是时候超越对‘欧洲海事单一窗口’这个问题‘是/否’的讨论了,不论这可能意味着什么。我们认为,开发一个雄心勃勃的,但现实的路线图,同时考虑到运输的实际情况和现有的欧盟和国家法律规定将给予欧洲港口和航运业,一个真正的机会窗口!”

**都柏林港首席执行官Eamonn O'Reilly说:**“在一个星期内举办两场活动,欧洲游轮和ESPO会议,并通过这个大好机会把它们与当地社会的庆祝活动河流盛宴连接在一起。这又一次标志着我们对社会整合的承诺。”

**ESPO游轮和渡船码头网络主席Stavros Hatzakos说:**“即使良好实践的代码是一个综合性文件,它也必须被看作是一个起点。结合具体实例附件,你可以在ESPO网站上咨询,使其生活代码让所有有兴趣的码头了解新的实践和实例,以及完成与其他码头交换新的体验。我们也希望,这个代码将进一步加强与其他主要游轮和渡轮的利益相关者之间的合作和讨论,让他们考虑改进部门表现,以给予该部门应有的形象。”

**欧洲议会议员及港口管制员Knut Fleckenstein说:**“谈判正在顺利推进,但是否与荷兰主席达成协议主要取决于两件事情:安理会愿意表现出灵活性,在社会规定和国家援助和集体豁免的领域取得进展。不是港口的规定,也不是GBER延长优惠指令的手段。我们从2014年就让步明确的规则指令。如果委员会希望修改它,就应该通过立法程序,而不是使用GBER作为后门进入这样做。”

**ESPO提出关于在欧盟港口的治理发展趋势的报告时航运政策、竞争、贸易便利化和统计的高级顾问港口Martina Fontanet说:**“绝大多数港口的认为自己是使命驱动的实体,收回成本或利润为必须。该调查还显示,港口当局是积极的TEN-T网络用户,他们工作努力的方向是增加透明度。”

**AAPA - 美国港务局协会总裁兼首席执行官Kurt Nagle说:**“美国总统选举将对悬而未决的贸易协定产生影响。如果得出结论,在跨太平洋伙伴关系(TPP)和跨大西洋贸易投资伙伴关系(TTIP)上将对美国码头的运输量有重要影响。”

**大连海事大学(DMU)交通运输管理学院全职教授和高端外国专家(国家外国专家局,外国专家事务管理局)博士教授Theo Notteboom说:**“中国正在发展自己的全球核心码头网络。一定要成为它的一部分。”



**Cyberkeel首席执行官 Lars Jensen说:**“网络攻击的目标是最简单的猎物。为了应对网络安全的挑战,港口应该有应急预案,提高员工意识,更新程序,并制定系统分离。”

**DG MOVE欧盟委员会总监Henrik Hololei说:**“好的基础设施规划也应该能够简化我们繁琐的审批程序。对于大型基础设施项目从规划到建筑或疏浚往往需要超过10年!这就是为什么,是在投资计划的沟通,6月1日通过的声明,我们想探讨的可能性,是建立一个单一影响的欧盟授权跨境框架,以取代大型项目的不少审批程序。”

**欧洲议会前主席及斯堪的纳维亚和地中海走廊欧盟协调员Pat Cox说:**“附加在 TEN-T走廊的大增值是让人们彼此交谈,而不是彼此议论。如果你等待欧盟赠款作为一个主要的驱动程序,您可能会继续等待。不要推迟关键基础设施的发展,请你坐下,并看看其他金融工具。”

下一届ESPO会议将于2017年6月1日至2日由巴塞罗那港(西班牙)主办。







## From Pit to Port: Dry Bulk Needs a New Path to Profitability

During the golden years for commodities, from 2005 to 2014, high demand and big profit margins pushed companies to produce more and more, sacrificing productivity for volume, and to invest in expensive projects, hoping to bring them to fruition fast enough to profit from the prevailing high prices. Much of that has now come to an end and the dry bulk sectors – from pit to port – must find new paths to an economically sustainable future, heard the delegates at the *Bulk Ports & Technology 2016* conference. Over two days in Hamburg during June, as part of the 41st TOC Europe Conference & Exhibition, stakeholders from the dry bulk commodities market, shipping and material handling sectors came together to debate how to adapt to the tough new reality of low growth and low margins.

### Giselle Dazzi, Vale at TOC Europe 2016: “Dry bulk operations need greater collaboration and innovation”

Giselle Dazzi, Port & Rail Technology and Innovation Specialist at Vale, the Brazilian commodities conglomerate, opened this year's Bulk Ports & Technology conference at TOC Europe 2016 by reminding the audience that although commodity prices and margins are much lower than previously, volumes are still growing nonetheless.

The path (back) to profitability lies in three stages, argued Ms Dazzi. The first is identifying inefficiencies – a process which lost ground over the previous 'super-cycle' of high demand and margins. This entails unlocking past knowledge of how the dry bulk industry achieved productivity gains before the boom, she said.

„Second, mind-sets need to change”, asserted Giselle Dazzi. Behavioural change will be critical given that “many managers, frontline engineers and operations executives appointed to such positions during the super-cycle have never operated under a marginal environment”.

Finally, there is a need for greater collaboration and innovation. The mining industry spends very little on research and development for innovation compared to other sectors, especially on mining and processing methods. Greater collaboration is needed between miners and OEMs to achieve the levels of innovation required for long term success, said Ms Dazzi.

### Dry bulk shipping needs zero supply side growth to recover, says BIMCO

The fall in global commodity prices has had a severe impact on dry bulk shipping, with collapsing freight rates compounded by an oversupply of



tonnage. The dry bulk market could become profitable again in 2019 – but only if a series of extremely tough and sustained measures are taken by shipowners, year on year, said Peter Sand, Chief Shipping Analyst at the Baltic International Maritime Council (BIMCO), speaking to the audience at Bulk Ports & Technology.

Outlining BIMCO's “Roadmap to Recovery in Dry Bulk Shipping”, Mr Sand said that 2016 has to be the turning point in addressing the fundamental imbalance of the dry bulk market. The sector cannot expect any positive surprises from the slow-growing demand side, with growth possibly as little as 2 per cent a year for the foreseeable future. So, shipowners need to step up to the mark and address the enormous overcapacity of ships – starting now and continuing over at least the next three years.

BIMCO has developed a “zero supply side growth” scenario that requires shipowners to neutralise the delivery of new ships every year by scrapping an equal amount of capacity from the existing fleet. This will stop supply side growth from 2017 onwards. It will not be easy, admitted Mr Sand, but it is imperative that the entire industry acts on this to avert even more years of loss-making freight rates.

“There will also be bankruptcies and consolidation of fleets,” he said. Successful owners of the future will operate large fleets with the size and scale to be able to adopt a risk management approach to chartering. They will plan to have sufficient ships deployed on longer term charters to ensure that the business has the cash flow to sustain it through future downturns.

Consolidation may, in turn, mean that the larger customers are able to fulfil the majority of their dry bulk shipping requirements from a small number of larger shipowners, making it much more difficult for smaller “asset play” owners to survive in the major dry bulk trades. “The next three years will be a game changer, not only for dry bulk shipowners, but also the broader industry,” he concluded.

### Simulation can help dry bulk ports prepare for larger vessels

A recent trend has been to deploy larger vessels in certain trade markets, something which is likely to continue in the coming years because of the opportunities for scale economies and changes in both commodity and shipping markets.

But of course this raises key questions for dry bulk terminals. Is the terminal ready to handle bigger vessels with the current terminal configuration and handling systems? If not, should it expand or redesign? What is the impact of various strategies on performance and cost?

At *Bulk Ports & Technology 2016*, Age Dijkstra and Dr Mi-Rong Wu of TBA simulation consultancy outlined some of the options for terminals in coping with larger dry bulk vessels.

To evaluate analytically how larger vessels will influence terminal performance, simulation tools can be used to assess stochastic elements, such as vessel arrivals and operational stoppages. By simulating a whole year of







vessel arrivals, said the TBA analysts, all the terminal KPIs can be determined in a detailed manner. In this way, the gain and trade-off from/between various investment and improvement strategies can be clearly compared.

To demonstrate, they outlined a case study with various scenarios for accommodating a Capesize vessel and the gains and trade-offs from deploying more ship unloaders, a separate quay or a longer quay.

For both existing and new dry bulk terminals any investment plans to accommodate larger vessels is based on total cost of ownership (TCO), they stated. But the essential point is that through simulation, terminals can make their investment decisions based on realistic outcomes of the options available.

#### Safety first for dry bulk terminals

Regulatory and scientific developments to mitigate the risks of bulk cargo liquefaction and handling bulk cargoes that are deemed hazardous to the marine environment (HME) are two major focus areas for the dry bulk terminal industry today, said Andres Gomez Bueno, Executive Committee Member of the International Dry Bulk Terminal Group (IDBTG), a non-profit organisation representing 200 dry bulk facilities worldwide, at this year's *Bulk Ports & Technology*.

Mr Gomez updated the audience on the work taking place to update IMO's International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) and the impact on the port industry. Over recent years, there have been a number of reported incidents – including some major ship casualties with fatalities – resulting from the potential for dry bulk cargo liquefaction, he explained, mainly from very fine and wet products, such as Nickel and Iron Ore fines, on voyages from equatorial regions.

Following some years of research and lobbying, the requirement to test for and classify dry bulk cargo according to its potential to liquefy became mandatory under IMSBC from 1 January 2015. Industry, scientific community and regulatory bodies have worked together to develop a new testing method, known as the Modified Proctor/Fagerberg Test, to be carried out in port before a cargo is loaded, which is more representative of the potential for a cargo to liquefy than previous approaches, he said.

The new test is now recognised as the industry's best practice, but is not yet compulsory under IMSBC. If the Modified Proctor/Fagerberg Test is adopted under the Code, added Mr Gomez, "shippers, terminals and vessel masters will be able to directly comply with the IMSBC, being confident about an approved and representative test for the cargo being transported."

From 1 January 2016, the IMSBC Code also stipulates that cargo residues classified as hazardous to the marine environment (HME) should be discharged at port reception facilities and not at sea. But this has been a contentious development, said Mr Gomez, and is due for further discussion at an upcoming meeting of IMO's Marine and Environmental Protection (MEPC) Sub-Committee. If fully adopted, "ports will be required to

provide access to discharge reception facilities for bulk cargo residue in the future."

Shippers, terminal owners and operators, together with vessel owners and operators, are working with national and international regulatory authorities to improve the safety and environmental outcomes for the loading, unloading and transportation of cargoes, asserted Mr Gomez. Ultimately, this should result in best management practice being adopted and regulated in the IMO IMSBC.

#### Spread the word: next generation of containerised bulk handling takes shape

New revolving spreader technology is enabling shippers and ports to build efficient bulk handling systems around containers, allowing export supply chains to be set up at a fraction of the usual cost and giving standard container terminals the ability to diversify into bulk markets.

Cameron Hay, Chief Sales Officer at RAM Spreaders told the delegates at *Bulk Ports & Technology 2016* that the latest generation of containerised bulk handling (CBH) using the company's *Revolver* spreader system eliminates the need for conveyors, shiploaders and storage sheds, greatly reducing the time and cost to develop a bulk handling operation. The system, which is designed for open top containers or specialised bulk containers, also eliminates dust and associated clean-up costs, and is virtually man-less in terms of operation, he said, with loading rates of 1 700 tph per crane.

Under CBH, materials are loaded into a specialised bulk or open top container at the mine or facility. The container is then sealed and transported by road, rail or inland waterway to the port, eliminating stockpiles and potential contamination of commodity. After storage at port, the contents of the container are discharged into the ship's hold by the revolving spreader.

CBH is especially suitable for high value or environmentally sensitive bulk cargo, for small throughput volume cargoes that can't support the cost of dedicated bulk export facilities and where there are under-utilised container facilities, said Joel G. Shirriff, Vice President & Global Practice Lead – Terminals & Transportation at Ausenco.

The global engineering firm has recently used the CBH technology on a \$100 million project in Peru, designing a complete logistics system to move 1.5 mt/yr of copper concentrate from Las Bambas mine near Cusco, 4 300 m above sea level, to Matarani Port for export. Incorporating a fleet of custom bulk containers and special revolving spreader equipment, the new system covers a 420 km truck haul, Transfer Station, 310 km rail haul to the port and a container receiving and unloading system at Matarani, including conveying to a conventional bulk handling system.

*TOC Europe 2017 takes place from 27–29 June at the RAI Amsterdam.*  
[www.toc-events.com](http://www.toc-events.com)





# 从矿井到港口：干散货需要一条新的盈利途径

在商品的黄金十年，2005至2014年，需求多和高利润促使企业产量越来越高，为量而牺牲生产力，投资昂贵项目，希望能以足够快的速度让它们开花结果从而获利当时的高价。但其中很大一部分企业现在已经走到了尽头，在干散货行业——从矿井到码头——必须寻找新的途径来面对一个可持续发展的未来，2016年散货港口科技会议上代表们这样发声。在汉堡六月份的两天时间里，作为第41届TOC欧洲会议及展览的一部分，从干散货市场到航运及材料处理行业的利益相关方走到了一起，讨论如何适应低增长低利润的严厉新现实。

**在2016年欧洲TOC活动上，淡水河谷公司的Giselle Dazzi表示：“干散货业务需要更大的协作和创新。”**

巴西的大宗商品巨头淡水河谷公司的港口和铁路技术创新专家Giselle Dazzi，开启了2016年欧洲TOC散货港口科技会议，他提醒观众尽管商品价格和利润比以前低很多，但量仍在毫无增长。

Dazzi女士认为路径（返回）盈利在于三个阶段。首先是识别效率低下——这个过程失去之前“超级周期”的高需求和利润率。这需要解锁过去的干散货行业重拾景气前如何实现生产率增长的知识，她说。

“其次，思维方式需要改变”，Giselle Dazzi断言。行为的改变将是至关重要的，因为“许多管理者，在超级周期中担任此类岗位一线的工程师和运营高管从来没有在边际环境下工作。”

“最后，还需要更大的协作和创新。采矿业和其他行业相比每年在科研创新上的发展成果非常少，尤其是采矿和加工方法。需要矿工和原始设备制造商之间的合作，以实现长期成功所需的创新水平，”Dazzi女士说。

## BIMCO说，干散货航运需要零供应方面增长来复苏

全球大宗商品价格的下跌已经对干散货航运造成严重影响，与坍塌运价一起的还有按吨位供过于求加剧。干散货市场可能会在2019年再度有利可图，但条件是船东年复一年采取一系列非常艰难和持久的措施，波罗的海国际航运工会（BIMCO）首席航运分析师Peter Sand在散货港口科技会议上这样对观众说。

概述BIMCO的“干散货航运路线复苏图”，Sand先生说，2016年有可能成为解决干散货市场根本失衡的转折点。该行业不能从缓慢增长的需求方面指望任何积极的惊喜，在可预见的未来有可能增长仅仅百分之二。因此，船东需要加紧标记，解决船舶产能的巨大过剩——从现在开始，并至少在未来三年继续如此。

BIMCO已开发出一种“零供应方面的增长”情景，要求船东每年从现有船队中拆卸和交付新船等量的旧船。这将从2017年起停止供应方面的增长。这不容易，Sand先生说，但当务之急是全行业开启这种行为，以避免更多的运价多年亏损。

“也将有破产和船队的整合，”他说。未来成功的船东将



经营大尺寸大规模的船队，以便能够通过风险管理的方法来租船。他们将计划有部署在较长期包租足够的船只，以确保企业拥有现金流抵挡未来的衰退以维持运营。

反过来，合并可能意味着更大的客户能够满足大部分来自少数大船东的干散货运输需求，使得更小的“财富游戏”船东在主要干散货生存交易上更困难。“未来三年将改变游戏规则，不仅是对干散货船东，也是对于更广泛的行业，”他总结道。

## 模拟可以帮助干散货港口准备大型船舶

最近的趋势是在某些贸易市场部署大型船舶，有些东西很可能在未来几年中继续，原因是规模经济以及商品和航运市场变化的机遇。

但当然，这引起了关于干散货码头的关键问题。使用当前的码头配置和处理系统，码头准备好处理更大的船了吗？如果不是这样，应该扩大或重新设计？各种战略对性能和成本的影响是什么？

在2016年散货港口科技会议上，TBA模拟顾问的Age Dijkstra和Mi-Rong Wu博士列出了一些选项，关于码头应对较大干散货船。

分析判定的大型船只将如何影响码头的性能，仿真工具可以用来评估随机元素，如抵港船只和运营停工。通过抵港船只的全年模拟，TBA分析师称，所有码头的KPI可以以详细的方式来确定。通过这种方式，增益和权衡可以从在各类投资和改进策略之间进行清楚地比较。

为了证明，他们概述了各种方案，从收益和权衡来看用于容纳一个海岬型船的案例，研究来自部署更多卸船机、单独码头或较长码头的情况。

对于现有的和新干散货码头的任何投资计划，以适应大型船舶是基于（TCO）总拥有成本，他们说。但重要的一点是，通过模拟，码头可以根据可用选项的现实结果左右他们的投资决策。

## 干散货码头安全第一

监管和科学发展，以减轻被认为对海洋环境（HME）造成危险的散货液化和处理散货的风险，是当今干散货码头产业两大重点领域，国际干散货码头集团（IDBTG）执行委员会成员Andres Gomez Bueno在今年的散货港口科技会议





上说。这是一家非营利性组织，代表着全球200家干散货机构。

Gomez 先生为观众更新了工作进展，展示了更新的IMO国际海运固体散货规则（IMSBC则），以及这对港口行业的影响。近年来，已经出现了一些报道的事件——包括一些主流船型的伤亡——从干散货液化趋势产生，他解释说，主要是从很细的湿的产品，如镍和铁矿砂，从赤道地区航行。

以下一些多年的研究和游说，要求根据其潜在的IMSBC下液化的可能性来测试和分类干散货，这于2015年1月1日在行业、科学界和监管机构共同努力下强制执行，开发新的测试方法，称为改性普罗克特/樊氏试验，在码头进行装载货物之前，这比以前的方法更具有代表性，来处理货物液化的可能性，他说。

新的测试是目前公认的业界最佳实践，但IMSBC还没有强制执行。如果修改樊氏测试代码符合规则，Gomez先生补充道，“货主、码头和船东将能直接遵守IMSBC，对被运送的货物通过经批准的和有代表性的测试充满信心。”

2016年1月，IMSBC规则还规定，划为危害海洋环境（HME）货物残余物应在港口接收设施排出，而不会是在海上。但是，这一直是一个有争议的发展话题，Gomez先生说，其原因是由于国际海事组织海洋和环境保护（MEPC）小组委员会，即将召开会议做进一步讨论。如果完全采用，“码头将被要求提供连接排放接收设施应对未来的大宗货物残留物。”

货主、码头业主和运营商，与船东和运营商一起，与国家国际监管机构合作，以提高货物的装卸和运输的安全和环境成果，Gomez先生宣称。最终，这将导致采用最佳的管理实践，并在IMO IMSBC中调节。

### 流传着一句话：下一代集装箱散货运输初具规模

新的旋转吊具技术正在使货主和港口可以围绕集装箱构建高效的散货装卸系统，使出口供应链在通常成本的一小部分下进行设置，并给予标准集装箱码头进军散货市场的能力。

RAM Spreaders首席销售官Cameron Hay告诉2016年散货港口科技会议的代表们，使用该公司的最新一代“左轮手枪”集装箱散货吊具系统（CBH）。消除了输送机、装船机和储存库的需求，大大节省了时间和降低了成本，开发本体装卸作业。该系统是专为开顶箱或特殊散货集装箱使用，也消除了粉尘和相关清理费用，而且几乎是很少要人操作，他说，每个起重机负荷率1700TPH。

使用CBH，材料被装载到在矿井或设施的特殊散货或敞口集装箱。然后，将集装箱密封，并通过公路、铁路或内河运输到港口，消除库存和商品的潜在污染。在码头存储后，集装箱内的货物由旋转吊具排入船舱。

CBH特别适用于高价值或对环境敏感的大宗货物，对于小吞吐量货物是不能支持专门批量出口的设施费用，并在现有集装箱设备存在是未充分利用的，Ausenco码头与运输副总裁兼全球实践领导Joel G. Shirriff这样说。

全球工程公司最近用在秘鲁的一个1亿美金的项目上使用CBH技术，设计一个完整的物流系统，拌匀1.5公吨/年来自斯科附近Las Bambas矿库的4300米海拔的铜精矿，到Matarani口岸出口。结合定制散货集装箱，特种旋转吊具设备的车队，新系统涵盖了420公里卡车运输，中转站310公里的铁路运输到港口，并在Matarani使用集装箱接收和卸载系统，包括输送到传统的散货装卸系统。

2017年欧洲TOC活动将在阿姆斯特丹RAI于6月27-29日举办。www.toc-events.com





## Posidonia 2016 Propels Ahead

**Maria Photou**  
Marketing and Advertising  
Coordinator

Posidonia 2016 has received overwhelming praise from exhibitors and visitors, who unanimously agree that this year's edition of the world's most prestigious maritime event has also been the most distinguished in the show's five-decade long history.

Posidonia 2016 managed to impress shipping industry executives, analysts and media for the look and feel of the exhibition's displays, the relevance of conference content, as well as quality of visitors and delegates, who converged to the Athens Metropolitan Expo from all over the world. In total 1 825 exhibiting companies from 90 countries and territories and 19 national pavilions welcomed to their stands 22 366 visitors from over 95 countries.

This growing reputation as the must-attend global maritime affair is likely to be augmented in two years from now as forward demand for floor space indicates that when the next Posidonia exhibition opens its doors on 4 June 2018, it will be deployed across the full 45 000 sq. m of the Athens Metropolitan Expo, utilizing all of the venue's available space.

Posidonia's long standing relationship with the Greek shipping community is one of the reasons for the brand's resonance in every part of the world, wherever maritime and shipping professionals ply their trades while aspiring to conduct business with the owners of the most expansive and entrepreneurial ocean going merchant fleet, the largest in terms of tonnage.

According to Zhang Xinyu, Exhibition Office of the China State Shipbuilding Corporation, Posidonia 2016 was very big and stands at the highest level compared to the largest international maritime events. "Since we are the top corporation of our sector in China, our presence at Posidonia aimed at strengthening our influence in the global market, especially in Europe and Greece, because the Greek market is important for us, as is the European market as a whole. Posidonia is always a good platform for new business opportunities."

Posidonia has also developed a strong reputation as a forum of crucial discussions, debates and deliberations on issues and regulations affecting the global maritime industry taking place between policy makers, government officials and captains of industry. This was reflected in this year's event with the high profile visits of IMO Secretary General Kitack Lim and European Transport Commissioner Violeta Bulc in addition to Greek and international heads of state.

Posidonia 2018 will be held from 4-8 June 2018 at the Athens Metropolitan Expo.



## 2016年Posidonia 向前推进

**Maria Photou**  
营销和广告联络人

2016年Posidonia已经获得压倒性好评,从参展商和观众一致认为,这是今年世界上最负盛名的海事盛会,也得到了五十年悠久历史的最杰出表现。

2016年Posidonia设法感染航运行业高管、分析师和媒体关注展会呈现出的视觉和感觉,以及相关会议内容,访问者与代表从世界各地来到雅典大都会博览馆。行业高管,分析师和媒体,共有来自90个国家和地区的1825家参展公司,以及19个国家展团欢迎着来自95个国家的22366人次访问者。

这种增长的声誉为使得这个必须参加的、全球海事活动很可能在两年内,将展览面积从现在开始增加以面对未来需求,当下一届Posidonia展览于2018年6月4日敞开大门,它将可能占用整个45000平方米的雅典大都会博览馆,利用所有场地的可用空间。

Posidonia与希腊航运界长期的合作关系,是在世界的每一个地方都能引起品牌共鸣的原因,海运和航运专业人才进行交易,在有最广阔抱负和创业的远洋商船业主间进行,业务也有最大总吨位的船队。

中国船舶工业集团公司展览办公室张新宇认为,2016年Posidonia规模非常大,并在最高级别代表相比【是】最大的国际海事活动。“由于我们是中国行业的顶尖公司,在Posidonia参展旨在加强我们在全球市场的影响力,尤其是在欧洲和希腊,因为希腊市场对我们很重要,欧洲市场是一个整体。Posidonia永远是提供新商业机会的一个很好的平台。”

Posidonia在至关重要的讨论、辩论和审议论坛方面又进一步赢得了其良好的声誉,论坛涉及影响全球航运业制定者、政府官员和行业领袖之间就问题和法规采取政策。这主要表现在今年的活动除了有希腊和国家国际负责人的参与,还有国际海事组织秘书长Kitack Lim和欧洲运输专员Violeta Bulc的高层到访。

下一届Posidonia将于2018年6月4-8日在雅典大都会博览馆举行。





Follow us on:  
**LinkedIn**



# COLOMBO INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE - CIMC

SOUTH ASIA - PROPELLING GLOBAL TRADE

# 11<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2016

Sri Lanka

GALADARI HOTEL, COLOMBO, SRI LANKA  
WEDNESDAY 21 TO FRIDAY 23 SEPTEMBER 2016

SPONSORED BY



- Technical Site Visit • 70 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 International Decision Makers
- Cocktail Reception • Networking Welcome Reception • Farewell Gala Dinner • Local Delegates Only LKR30,000 •

#### HIGHLIGHTED TOPICS

- The challenges of the maritime trade legal framework in Southern Asia region
- Sri Lanka: Today and the future of supply chain and maritime logistics
- Recent developments of containerized infrastructure development in Southern Asia
- Challenges in financing infrastructure development projects in Southern Asia
- The Colombo Port expansion project (Colombo South Harbour)
- Meeting the challenge: Colombo South Harbour planning, design and construction
- New terminal construction in Sri Lanka: Perspectives from the East
- Achieving greater efficiency and performance improvement of port operations in Southern Asia
- Inland container transport in relations to expediting logistics and supply chain in Southern Asia
- Infrastructure inefficiencies in ground transportation in Southern Asia: How does it affect container terminal operators?
- Fast forward: How do 3PLs and Total Logistics Providers differentiate their competency in fast-developing logistics hubs
- Towards a paperless trade and single window initiative in Sri Lanka
- Making the supply chain work: A manufacturer and exporter's case study in Sri Lanka
- Emerging technologies and challenges for the management of modern shipyards in South Asia
- Strategies in optimizing capability and efficiency of terminal utilization in Southern Asia

#### For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com) Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com) Follow us on: **LinkedIn**





# PERSONALLY WITH CHINA (7)

Zita Tallat-Kelpšaitė

## The City of Flowers and the Beginning of the Silk Road on the Sea (2)

### Guangzhou, or Canton

During their sightseeing trip the participants of the ASEM forum, which took place in the Chinese city of Guangzhou, were accompanied by a group of student volunteers. They introduced themselves by their second – European names. This is probably one of the peculiarities of the city of Guangzhou. Guangzhou also has a second, well-known European name – Canton. Meanwhile, the television tower, providing a panorama of the city flowing with green parks and flowers, which is the second highest TV tower in the world (600 m) after Tokyo Skytree (634), is also referred to the Canton Tower, rather than the Tower of Guangzhou.

This is only a fracture of such ambiguous, multi-edged and even contradictory phenomena of the city, which is also the beginning of the Silk Road on the Sea.

The French word *canton*, which refers to an administrative unit, has been given as a name for a number of other cities of the world. The Pearl River Delta port of Canton was given this name in the 17th c. By the decree of the Emperor Kangxi, a canton system had to protect the Chinese market against the invasion of foreign trade, in other terms, manage the flow of trade.

But let's start at the beginning.

### Guangzhou as the Gate between the Old and the New World

Archaeological research shows that the first people settled at the mouth of the Pearl River about 5 000 years BCE. They had come from the Yangtze River delta. In the year of 214 BCE China was united by the first Emperor Qin Shi Huang (259 BCE – 210 BCE), who established the Nan Hai prefecture, with Guangzhou as its administrative centre. At that time the city has already been an important port, engaged in trade between China and Arabian, Indian and Persian merchants. Upon receiving the official status, the city of Guangzhou prospered during the rule of the Qin dynasty and continued to prosper for several centuries. The old China traded with the outside world. Its caravans used to travel through deserts on the Silk Road, while its ships scoured the seas, trading in tea, porcelain and silk.

During the 15th–16th c. European economic development, technological achievements and the great need for the precious metals – gold and silver – infused the need to look for new ways and new lands. Portugal, Spain, France, Holland and England turned their ships towards the African shores and the Indian Ocean looking for Eastern goods. Christopher Columbus finds America (1492), Vasco da Gama – the sea route to India (1498) and Ferdinand Magellan circumnavigates the world (1519–1522). In the 16th c. ships sail from Latin America over the Atlantic and the Pacific Oceans bringing gold, silver and other precious metals to Europe, connecting the markets of the Old and the New World for the first time. The precious metals used to be carried from Europe to Asia, mostly to China, in order to trade them into the fragrant Chinese tea, remarkable porcelain, the most precious



silk in the world and other luxury goods. These treasures flowed through the ports of Macau, Hong Kong and, of course, Guangzhou.

### Portugal – the First European Country to Engage in Sea Trade with China

Thus begins a new continuous era of trade between China and the West, which could also be referred to as the beginning of the Early Modern Period. During the 16th and 17th centuries Europe was engaged in reconnaissance, promoting Christianity by a huge flow of missionaries spreading all over the world, as well as the development of sea trade, which was plagued by numerous cases of piracy.

Up until the 17th c. this monopoly was managed by Portugal, who was the first to start trading along the shore of Africa and across the Indian Ocean. They were the first Europeans to start trading with China over the seas. In 1514–1517 they settled in Canton, as well as negotiated and established commercial regulations, among which there were obligations to support the local authorities of the Chinese ports in fighting piracy and smuggling. However, the first encounters between the Portuguese and Chinese weren't very successful. Tired of aggressive Portuguese intrusion, the Chinese authorities terminated their agreement and drove the Portuguese merchants out of China. Later the Portuguese managed to re-establish the relationship in the mid. 16th century and settled in Macau with quite a number of various rights. Thus the gold and silver from the New World started flowing to China through Macau.

### The Canton System

The Chinese authorities had a rather suspicious attitude towards European merchants, were very careful in communicating with them and tried to keep them in ports, limiting their access deeper into the country. However, the gate was already open and the Portuguese were followed by merchants from the Netherlands, Spain, Russia, Germany, Italy, France and England. In the 17th c. namely the English were to destroy the monopoly of the Portuguese pioneers and take over the foreign trade in China, which focused in Guangzhou, or Canton, since 1760. This city had all that a good trade needs: a very well-developed port, waterways to and from the port, a convenient coastal relief, as well as a large community of local tradesmen and craftsmen. Based on the trade model, or the so-called Canton System, all foreign trade, conducted with China and managed by the British East India Company, had to take place at Guangzhou (Canton).

The South Chinese port was not only the largest, but also met the dynasty's requirements for collecting tribute and taxes. However, at the same time the dynasty has been carefully protecting Chinese interests, using all kinds of regulations to limit foreign activity in Canton, prevent foreigners from going deeper into the country and applying other restrictions. Foreigners could not directly communicate with the locals or learn Chinese language. Not to





mention that women in no way could have wondered somewhere off alone. Foreigners in Canton also could not have a permanent place of residence. They could stay near the factories only during the shipping season – from June to September. During the shipping season favourable South-Eastern monsoon winds used to take sailing vessels over the Indian Ocean, as well as the Arab and South Chinese seas. In October, as the winds changed their course, the North-Eastern storms brought the merchant ships back to India, England and other countries. Those, who decided to wait for the next shipping season, could stay in Macau.

## The Merchant Guild as an Intermediary between Foreigners and Chinese Authorities

China tried to protect its cultural and social identity by increasing restrictions to foreigners, who had to pay huge taxes to retain their monopoly. The Cohong Chinese Merchant Guild, or the official merchants, acted as intermediaries, maintaining the relationship between the Chinese authorities and foreign merchants, as well as taking care of all issues, related to international trade, taxes, as well as the activity and behaviour of foreigners staying in China. This, of course, was a great opportunity for bribery and corruption, especially in neutralising “the presumption of guilt” and imprisonment. No wonder that it took not days, but hours for the merchants of the guild to build their fortune.

## The British Refusing to Bow Down to the Emperor

Of course, the English didn't like that situation and restrictions, especially when they hindered their trade. They looked for various means and opportunities to establish a more formal diplomatic relationship and better trade conditions. Thus the King George III of the Great Britain sent Lord George Macartney to ask for an audience with the Chinese Emperor Qianlong.

The visit of the latter went down to history for certain elements of etiquette as well. During the audience the Lord absolutely refused to follow the ritual of *koutou* – bowing down to the Emperor – which must be followed by all people offering tribute to the Empire. The Lord agreed to perform the ritual, i.e. kneel and bow, touching the ground with his head three times, if some high Chinese officer did the same in front of the portrait of the King George III of Great Britain. Eventually they compromised by allowing the Lord to pay his respects to the Emperor in the same way he does that to the King of his country. Although the conversation with the Emperor seemed to be sincere, the Lord failed to start a diplomatic relationship or achieve any trade privileges. Lord Macartney was sent back to Britain with an edict from the Emperor Qianlong, clearly demonstrating Chinese positions in the global context and the country's attitude towards the perspectives of trading with Europe.

## Emperor Qian Long's Letter to King George III, 1793

*You, O King, live beyond the confines of many seas, nevertheless, impelled by your humble desire to partake of the benefits of our civilisation, you have*



*dispatched a mission respectfully bearing your memorial. Your Envoy has crossed the seas and paid his respects at my Court on the anniversary of my birthday. To show your devotion, you have also sent offerings of your country's produce.*

*I have perused your memorial: the earnest terms in which it is couched reveal a respectful humility on your part, which is highly praiseworthy. In consideration of the fact that your Ambassador and his deputy have come a long way with your memorial and tribute, I have shown them high favour and have allowed them to be introduced into my presence. To manifest my indulgence, I have entertained them at a banquet and made them numerous gifts. I have also caused presents to be forwarded to the Naval Commander and six hundred of his officers and men, although they did not come to Peking, so that they too may share in my all-embracing kindness.*

*As to your entreaty to send one of your nationals to be accredited to my Celestial Court and to be in control of your country's trade with China, this request is contrary to all usage of my dynasty and cannot possibly be entertained. It is true that Europeans, in the service of the dynasty, have been permitted to live at Peking, but they are compelled to adopt Chinese dress, they are strictly confined to their own precincts and are never permitted to return home. You are presumably familiar with our dynastic regulations. Your proposed Envoy to my Court could not be placed in a position similar to that of European officials in Peking who are forbidden to leave China, nor could he, on the other hand, be allowed liberty of movement and the privilege of corresponding with his own country; so that you would gain nothing by his residence in our midst.*

*Moreover, our Celestial dynasty possesses vast territories, and tribute missions from the dependencies are provided for by the Department for Tributary States, which ministers to their wants and exercises strict control over their movements. It would be quite impossible to leave them to their* ▶







own devices. Supposing that your Envoy should come to our Court, his language and national dress differ from that of our people, and there would be no place in which to bestow him. It may be suggested that he might imitate the Europeans permanently resident in Peking and adopt the dress and customs of China, but, it has never been our dynasty's wish to force people to do things unseemly and inconvenient. Besides, supposing I sent an Ambassador to reside in your country, how could you possibly make for him the requisite arrangements? Europe consists of many other nations besides your own: if each and all demanded to be represented at our Court, how could we possibly consent? The thing is utterly impracticable. How can our dynasty alter its whole procedure and system of etiquette, established for more than a century, in order to meet your individual views? If it be said that your object is to exercise control over your country's trade, your nationals have had full liberty to trade at Canton for many a year, and have received the greatest consideration at our hands. Missions have been sent by Portugal and Italy, preferring similar requests. The Throne appreciated their sincerity and loaded them with favours, besides authorising measures to facilitate their trade with China. You are no doubt aware that, when my Canton merchant, Wu Chao-ping, who was in debt to foreign ships. I made the Viceroy advance the monies due, out of the provincial treasury, and ordered him to punish the culprit severely. Why then should foreign nations advance this utterly unreasonable request to be represented at my Court? Peking is nearly two thousand miles from Canton, and at such a distance what possible control could any British representative exercise?

If you assert that your reverence for Our Celestial dynasty fills you with a desire to acquire our civilisation, our ceremonies and code of laws differ so completely from your own that, even if your Envoy were able to acquire the

rudiments of our civilisation, you could not possibly transplant our manners and customs to your alien soil. Therefore, however adept the Envoy might become, nothing would be gained thereby.

Swaying the wide world, I have but one aim in view, namely, to maintain a perfect governance and to fulfil the duties of the State: strange and costly objects do not interest me. If I have commanded that the tribute offerings sent by you, O King, are to be accepted, this was solely in consideration for the spirit which prompted you to dispatch them from afar. Our dynasty's majestic virtue has penetrated unto every country under Heaven, and Kings of all nations have offered their costly tribute by land and sea. As your Ambassador can see for himself, we possess all things. I set no value on objects strange or ingenious, and have no use for your country's manufactures. This then is my answer to your request to appoint a representative at my Court, a request contrary to our dynastic usage, which would only result in inconvenience to yourself. I have expounded my wishes in detail and have commanded your tribute Envoys to leave in peace on their homeward journey. It behoves you, O King, to respect my sentiments and to display even greater devotion and loyalty in future, so that, by perpetual submission to our Throne, you may secure peace and prosperity for your country hereafter. Besides making gifts (of which I enclose an inventory) to each member of your Mission, I confer upon you, O King, valuable presents in excess of the number usually bestowed on such occasions, including silks and curios—a list of which is likewise enclosed. Do you reverently receive them and take note of my tender goodwill towards you! A special mandate.

You, O King, from afar have yearned after the blessings of our civilisation, and in your eagerness to come into touch with our converting influence have sent an Embassy across the sea bearing a memorial. I have already taken note of your respectful spirit of submission, have treated your mission with extreme favour and loaded it with gifts, besides issuing a mandate to you, O King, and honouring you with the bestowal of valuable presents. Thus has my indulgence been manifested.

Yesterday your Ambassador petitioned my Ministers to memorialise me regarding your trade with China, but his proposal is not consistent with our dynastic usage and cannot be entertained. Hitherto, all European nations, including your own country's barbarian merchants, have carried on their trade with our Celestial Empire at Canton. Such has been the procedure for many years, although our Celestial Empire possesses all things in prolific abundance and lacks no product within its own borders. There was therefore no need to import the manufactures of outside barbarians in exchange for our own produce. But as the tea, silk and porcelain which the Celestial Empire produces, are absolute necessities to European nations and to yourselves, we have permitted, as a signal mark of favour, that foreign hong [merchant firms] should be established at Canton, so that your wants might be supplied and your country thus participate in our beneficence. But your Ambassador has now put forward new requests which completely fail to recognise the Throne's principle to „treat strangers from afar with indulgence,” and to exercise a pacifying control over barbarian tribes, the world over. Moreover, our dynasty, swaying the myriad races of the globe, extends the same benevolence towards all. Your England







is not the only nation trading at Canton. If other nations, following your bad example, wrongfully importune my ear with further impossible requests, how will it be possible for me to treat them with easy indulgence? Nevertheless, I do not forget the lonely remoteness of your island, cut off from the world by intervening wastes of sea, nor do I overlook your excusable ignorance of the usages of our Celestial Empire. I have consequently commanded my Ministers to enlighten your Ambassador on the subject, and have ordered the departure of the mission. But I have doubts that, after your Envoy's return he may fail to acquaint you with my view in detail or that he may be lacking in lucidity, so that I shall now proceed... to issue my mandate on each question separately. In this way you will, I trust, comprehend my meaning....

(3) Your request for a small island near Chusan, where your merchants may reside and goods be warehoused, arises from your desire to develop trade. As there are neither foreign hongts nor interpreters in or near Chusan, where none of your ships have ever called, such an island would be utterly useless for your purposes. Every inch of the territory of our Empire is marked on the map and the strictest vigilance is exercised over it all: even tiny islets and far-lying sandbanks are clearly defined as part of the provinces to which they belong. Consider, moreover, that England is not the only barbarian land which wishes to establish... trade with our Empire: supposing that other nations were all to imitate your evil example and beseech me to present them each and all with a site for trading purposes, how could I possibly comply? This also is a flagrant infringement of the usage of my Empire and cannot possibly be entertained.

(4) The next request, for a small site in the vicinity of Canton city, where your barbarian merchants may lodge or, alternatively, that there be no longer any restrictions over their movements at Aomen, has arisen from the following causes. Hitherto, the barbarian merchants of Europe have had a definite locality assigned to them at Aomen for residence and trade, and have been forbidden to encroach an inch beyond the limits assigned to that locality... If these restrictions were withdrawn, friction would inevitably occur between the Chinese and your barbarian subjects, and the results would militate against the benevolent regard that I feel towards you. From every point of view, therefore, it is best that the regulations now in force should continue unchanged...

(7) Regarding your nation's worship of the Lord of Heaven, it is the same religion as that of other European nations. Ever since the beginning of history, sage Emperors and wise rulers have bestowed on China a moral system and inculcated a code, which from time immemorial has been religiously observed by the myriads of my subjects. There has been no hankering after heterodox doctrines. Even the European (missionary) officials in my capital are forbidden to hold intercourse with Chinese subjects; they are restricted within the limits of their appointed residences, and may not go about propagating their religion. The distinction between Chinese and barbarian is most strict, and your Ambassador's request that barbarians shall be given full lib-

erty to disseminate their religion is utterly unreasonable.

It may be, O King, that the above proposals have been wantonly made by your Ambassador on his own responsibility, or peradventure you yourself are ignorant of our dynastic regulations and had no intention of transgressing them when you expressed these wild ideas and hopes.... If, after the receipt of this explicit decree, you lightly give ear to the representations of your subordinates and allow your barbarian merchants to proceed to Chêkiang and Tientsin, with the object of landing and trading there, the ordinances of my Celestial Empire are strict in the extreme, and the local officials, both civil and military, are bound reverently to obey the law of the land. Should your vessels touch the shore, your merchants will assuredly never be permitted to land or to reside there, but will be subject to instant expulsion. In that event your barbarian merchants will have had a long journey for nothing. Do not do that.\*

## Opium Wars

However, the English thought different. In the early 19th c. the English business in China was introduced to the most profitable product of all – opium. Emerging through the secret paths of smugglers it eventually came out in the open and, we could say, provoked the fall of the Chinese Empire. Opium was met with a huge and rather fierce resistance, caused two wars, disrupted China's social, economic and moral life, and eventually ended the Canton System.

During the first Opium War (1839–1842) China lost a naval battle for the fleet of the Great Britain. The Treaty of Nanking, which is also referred to as the Unequal Treaty, eliminated the Canton System, introduced fixed tariffs and freedoms for foreign merchants to develop their business in China without being subject to China's jurisdiction, opened five Chinese cities with exceptional rights for the British, sold Hong Kong port for six million silver dollars and included many other conditions.

After the defeat during the Second Opium War (1856–1860), the Great Britain, France, the USA and Russia made China sign even more humiliating and deranging agreements.

Thus was the beginning of the end of the Qing dynasty. These tragic pages of Chinese history inspired numerous pieces of literature and art.

The visit to the magnificent and prospering city of Guangzhou (Canton) reminded of the stories read in novels and documentaries. 156 years after the end of the Opium Wars representatives of Asian and European authorities of governments, politicians, business, science and media gathered to discuss the perspectives of cooperation and communication.

\* The Emperor's letter was taken from the website <http://www.fordham.edu/halsall/mod/1793qianlong.html>

I express my gratitude for the Modern History Sourcebook and, as it was indicated in the terms of use, use this letter for educational purposes. ■





# 我个人与中国之间的故事 (7)

Zita Tallat-Kelpšaitė

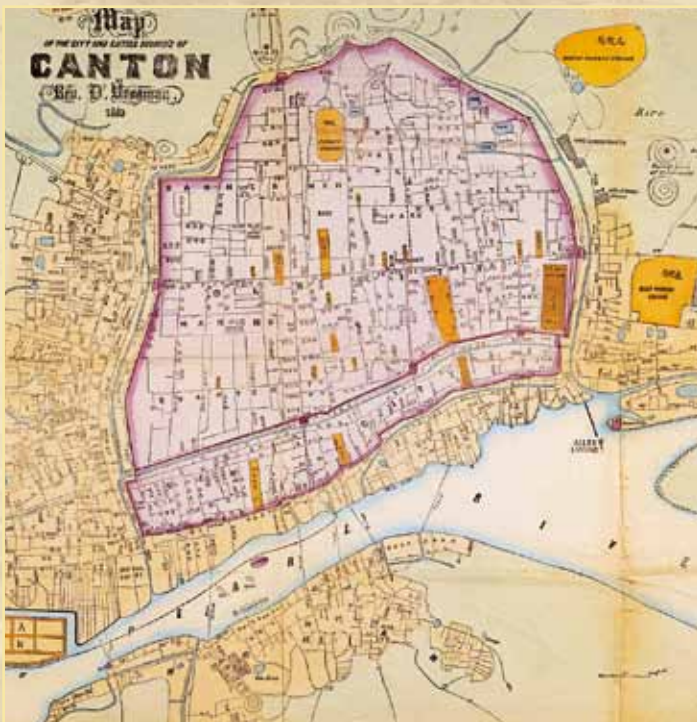
## 花城以及丝绸之路的海路起点 (2)

### 广州在英文中称Guangzhou或 Canton

亚欧会议论坛参与者在中国广州市进行的观光之旅中，有一批学生志愿者。他们用自己的中文名字或者英文名字做自我介绍，这可能是广州的特点之一。广州也有另一个英文名字——Canton。同时，围绕着城市公园绿地和鲜花舞动的广州塔，是在世界上第二个最高的电视塔（600米），排在东京晴空塔（634米）之后，这里对广州塔的称呼也是Canton塔，而非Guangzhou塔。

这只是这座城市多一柄甚至矛盾的骨折现象，这句话看不明白这也是丝绸之路的海上起点。

法语里面单词Canton，它是指一个行政单位，为世界多家其他城市赋予名称。广东的珠江三角洲港口在17世纪被赋予这



个名字。到了康熙皇帝时的一道法令，对外国贸易的侵袭通商口岸必须有一套行政系统来保护中国市场，换句话说，管理贸易的流动。

但是，让我们从头开始。

### 广州为新旧世界之间的门

考古研究表明，第一批来到珠江河口定居的人们是在大约公元前五千年，他们都来自长江三角洲。在公元前214年，中国由第一个皇帝秦始皇（公元前259 - 210年）统一，他们在这里设立其行政中心南海郡。当时该城市已经成为一个重要的港口，从事中国和阿拉伯、印度和波斯商人之间的贸易。在收到官方地位，广州市秦王朝统治时期繁荣并持续繁荣了几个世纪。旧中国贸易与外面的世界。采用大篷车通过丝绸之路上的沙漠旅行，而其船舶承载茶叶、瓷器和丝绸在海路交易。

在15至16世纪欧洲经济发展，技术成果和贵金属的巨大需求 - 黄金和白银 - 需要寻找新的方法和新的土地的注入。葡萄牙、西班牙、法国、荷兰和英国把他们的船转向非洲海岸和印度洋寻找东方的商品。克里斯托弗·哥伦布发现美洲（1492年），瓦斯科达伽马 - 海路到印度（1498年）以及麦哲伦环游世界（1519年至1522年）。在16世纪。来自拉丁美洲的船舶通过大西洋和太平洋的航行行为欧洲带来了黄金、白银等贵金属，第一次连接新旧世界市场。贵金属常常被从欧洲携带到亚洲，主要是中国，以便将其交易到清香中国茶、知名瓷器、世界最珍贵的丝绸和其他奢侈品。这些珍品流经澳门，香港的港口流动，当然，还有广州的港口。

### 葡萄牙 —— 第一个与中国进行海上贸易的欧洲国家

因此，开始了中国和西方的贸易持续新纪元，这也可以作为早期现代时期的开始。在16世纪和17世纪欧洲从事侦察，大量传教士遍布世界，以及发展海上贸易，这带来了许多海盗案件。

直到17世纪。第一个开始沿非洲海岸和横跨印度洋贸易的国家葡萄牙进行了垄断。他们是第一批开始与中国在公海进行交易的欧洲人。在1514年至1517年，他们在广州定居，谈判和制定商业法规，其中有支持中国港口的地方当局打击海盗和走私的义务。然而，葡萄牙和中国之间的首次交流并不是很成功。厌倦了侵略的葡萄牙人入侵，中国当局终止他们的同意，下令让葡萄牙商人离开中国。后来葡萄牙人在16世纪中期设法重新建立关系，定居澳门并有相当多的各种权利。因此，从新大陆的黄金和白银开始通过澳门流向中国。





## 广州制度

中国当局对有欧洲客商持有相当怀疑的态度，与他们沟通均非常谨慎，并试图让他们留在港口，限制其更深入地进入国家内陆。然而，对葡萄牙的大门已经打开，其次是荷兰、西班牙、俄罗斯、德国、意大利、法国和英国商人。在17世纪，英国人摧毁葡萄牙开拓者的垄断并接管在中国的对外贸易，这主要集中在广州，还是因为1760年广州这个城市有所有良好的贸易需求：一个非常发达的港口，航道往返于港口，方便的沿海救济，以及一个大型本地商人和工匠社区。立足于行业模型，或所谓的一口通商，所有与中国进行的对外贸易，由英国东印度公司管理，必须在广州（广东）进行。

南中国港口不仅是最大的，而且还满足了王朝收集贡品和税收的要求。然而，与此同时王朝已精心保护中国的利益，利用各种法规来限制国外的活动，防止外国人深入到全国各地，并应用其他限制。外国人不能直接与当地人沟通或学习中国的语言。更不用提女性一个人在某地单独行走。在广州的外国人也不可能在一个地方永久居住。从六月到九月——他们只能在航运旺季附近逗留于工厂。在航运季节，有利的东南季风带着船舶通过印度洋，以及阿拉伯和中国南部海域。在10月，风改变方向，东北风暴带商船回印度、英国等国家。那些决定等待下一次的航运旺季的人，可以留在澳门。

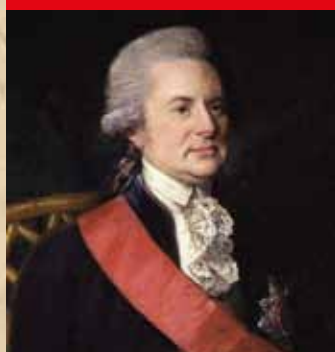
## 该商会作为外国人和中国当局之间的中介

中国试图通过对外国人设立越来越多的限制，以保护其文化和社会特征，这些外国人曾支付巨额税款保留自己的垄断地位。公行中国商会负责，或者官商担任中介，维护中国当局和外国商人之间的关系，对涉及到国际贸易、税收、以及留在中国的外国人的活动和行为的所有问题做处理。这当然是贿赂和腐败的大好机会，尤其是免除“有罪推定”和监禁。难怪，政策采取了不几天，甚至几小时客商公会就建立了自己的财富。

## 英国拒绝跪拜天皇

当然，英国人不喜欢这种情况和限制，特别是当这阻碍了他们的贸易。他们寻找各种途径机会，建立一种更正式的外交关系和更好的贸易条件。因此，英国的国王乔治三世派遣马戛尔尼，要求与中国乾隆皇帝见面。

后者的访问载入历史也是和某些礼仪元素相关。在会面期间主绝对拒绝跟随叩头礼仪——向皇帝鞠躬——这是所有人对帝国表示恭敬必须要做的礼仪。主同意进行仪式，即下跪和叩首，他的头触地三次，条件是一些高级中国军官在



英国国王乔治三世的画像前做了同样的仪式。最终，他们通过允许主以对待英国国王同样的礼仪方式来对待中国皇帝。虽然与皇帝谈话似乎是真诚的，但主启动外交关系失败，没有实现任何交易权限。被马戛尔尼勋爵运回英国的乾隆皇帝诏书，清楚地表明在全球范围内中国的立场，该国致力于欧洲贸易的观点态度。

## 1793年乾隆皇帝给国王乔治三世的信

朕赞赏国王你虽远在重洋，却倾心归顺天朝、受天朝教化，特派使者恭敬上表，并准备了礼物渡海前来叩祝朕万寿，这些已经表达了你们的忠心。

朕翻阅了表文，真挚恳切，足见国王的恭顺之诚意，朕深为嘉许。所有携表上贡的正副使臣，念他们是奉你使







命远涉重洋，朕以礼相待并格外施恩。朕令大臣带他们去参观瞻仰天朝文明，赐他们以丰盛宴席，并接连给他们赏赐，以示安抚。已经回到宁波珠山的管船役使等600多人，虽然没有来到北京，朕一视同仁给优厚赏物，使得大家能普沾恩惠。

至于国王你在表章中恳请朕准许你派一人住在我天朝，照管你国的买卖，这与天朝体制不合，断不可行。惯例是西洋各国有愿意来天朝当差的，都准其来京；但来了以后，即要着我天朝服饰，遵我天朝规矩，还只能限于在朝堂之内活动，并永远不准再回本国。这是我朝的定制，想必国王你也知道的。今天国王你请求朕，准派一人居住在京城，然而此人既不可能像在京当差的西洋人那样从此不回本国，朕也不能任其自由往来和自由联络，对你们而言，并无所益。

天朝所管的地方大了，凡外藩使臣到京，无论是住宿还是衣食供应、以及行也好，停也好，出也好，入也好，都有一定体制，从来没有听其自便的先例。今天你若硬要派人来京城，来人与天朝言语不通，服饰殊异，朕实在不便安置。若将来人与在京当差的西洋人一般看待，命令他们一律改变服饰，天朝也不愿强人所难。作个假设吧！如我天朝也要派人常住你国，恐怕你们国家也不能同意吧？何况西洋国家甚多，不止你一国，如果都像国王你那样来恳请朕，都要派人留京，朕岂能一一答应？这件事实在不能准许。朕不可能因为国王你一人之请，将天朝百多年法度都给废了改了！若派人来京城是为了照料买卖起见，那么，你的国人在澳门贸易也不是一天两天了。天朝原本对商人就无不额外加恩，另眼看待。譬如象从前葡萄牙、意大利等国家屡次遣使来朝，也曾经以“照料贸易”的名头请朕关照。天朝鉴于他们挺真诚的，就多加体恤。凡遇到这些国家贸易方面事务，无不照料备至。前次广东商人吴昭平有拖欠洋船银两之事，都已命令管事总督先从官库中支用银两代为清还，并将拖欠者重重治罪。想必这件事你们国家也应该知道。我们都做到这个



份上，那外国又何必派人留京？为此事要让朕越例，断不可行！何况你们派人驻在京城，京城距离澳门贸易处差不多有一万里，他怎么照料得到呢？

如果说，派人来的另一个原因是仰慕天朝，让来人可以边看边学实地感受中国的礼仪道德文明，那么，天朝自有天朝的礼法，与你国是不相同的。你派来的人就是肯学，也因为你国自有风俗制度，是不可能效法中国的，即使学会了，也派不上用场。

天朝管辖的地方那么大，朕思考的是如何励精图治，至于奇珍异宝，并不看得贵重。你国王此次进贡了各种货物，念你有诚心远远地献来，朕特下旨让管事部门收纳。其实天朝德威远泽万国，万国也都来朝贡，种种贵重物品通过水陆渠道云集中国，所以我们无所不有。凡这些，你的使者都是亲眼所见的。既然我国从不稀罕奇巧之物，对你国的货物也无特别需求，所以，你所请求派人留京一事，既与天朝制度不合，朕更觉得对你们没有实际好处。朕特把话都挑明了，现发令让你国使者（马戛尔尼）安排回国行程。国王你应当很好去领会朕的心思，对天朝要更加诚信归附，要立誓永远恭顺，朕的恩义就能长长远远施与你的国民，让大家共享天朝太平之福。本来，除了正副使臣以下的各官及通事（翻译官）和士兵仆役人等，都按其等级另有清单赏给各种物件，现因使者（马戛尔尼）归国，朕特颁敕令，除了按常规礼仪赏赐给你文绮珍物，再加赐彩缎罗绮、文玩器具等诸类珠宝，这些也都有清单。皇恩浩荡！那都是朕对你们的眷怀。特发谕旨。

国王你对我们的文明献上祝福后表示向往，你渴望接触我们变化的影响还派遣使节远渡重洋来送上礼物。朕已经记下你归顺的敬意，以极度青睐对待你的使节并赠送礼品，此外还颁了一道圣旨给国王你，并把有价值的礼物赠与表彰你。以此来表示朕关照友善的心意。

昨天你的大使请朕的大臣转达关于跟你国贸易的事情。内容都涉及到变更主张制定制度。不方便批准施行。迄今为止，所有的欧洲国家，包括你自己国家的外国商人，他们与我们天朝帝国进行贸易都是在广州。这样的程序已经执行很多年。已经不是一天的事情。我们天朝拥有丰富充盈的物产，没有什么缺乏的。本来也不依靠外国货物来补充我们没有的物产。但随着天朝生产的茶叶、丝绸和瓷器，是欧洲国家和自己国家绝对的必需品，为此我们表示





恩泽体谅你们的不易。外国商行在广州建立，使你的需求得到供给。共同分享多出来的物资。现在你的大使提出的要求在规定条例以外，这完全没有意识到天朝的准则是“宽容地对待来自远方的外国人”，并对来自世界各地的外国人施行安抚管制。而且我们的王朝管理着很多国家。都一样对待。也就是说英国不是在广州交易的唯一国家。如果其他国家，按照你错误行为，胡搅蛮缠让朕听取进一步不可能的要求，让朕如何简单宽容地对待他们？不过，考虑到你的国家位置偏僻，荒凉遥远，间隔着很多片海，对于我国的制度本来也不太熟悉，因此朕吩咐大臣就这个问题开导你的大使，并已下令安排你的大使回国。朕担心你大使一千人等回国之后不能清楚明白地转达朕的旨意，又把你所请示的各个问题，写成圣旨解释明白。希望你能明确领会朕的意思...

(3) 你想要请求在珠山这个地方的一个小海岛，让你的商人可以停歇货物可以仓储，这是出于你发展贸易的愿望。在那里既没有外国商行又没有翻译人员，你国家的船只也不在那里停泊，你国要这个海岛也是没用的。我们帝国的每一寸领土被标记在地图上，边疆路线非常严格，即使是小岛和在沙洲也必须划清界限分清疆土，每个都归特定省份所有。而且外国人向往归顺我国，交易货物的也不止英国一个国家。假设其他国家都模仿你的错误做法，恳求我赏赐领地给那些做买卖的人，朕又怎能都答应。况且我国也没有这样的制度。这个事情尤其是不能批准的。

(4) 下一个请求，在广州附近拨给你们一个小地方让你的外国客商可以居住，或者可在澳门不再对他们的行踪采取任何限制。迄今为止，欧洲各国的外国商人，都居住在广州进行贸易，所居住的范围都已做出规定，禁止超出区域...如果丝毫没有限制，恐怕我们国家的居民会与你们国家的外国人有时发生摩擦，这改变了朕体谅关照你们的意图。因此从各个方面来看，现在相关规定应继续保持不变，在广州居住才是最好的...

(7) 关于你们国家信仰的天主教，本来是欧洲各国崇尚供奉的宗教。自从中华历史的开端，圣君明主们就以一个道德体系并灌输一个代码来治理国家，从远古时代起朕的臣民通过无数观察一直虔诚地信仰。对异端学说已经没有渴望。即使是欧洲（传教士）在我朝为官的，也禁止向中国人民传送宗教。中国人和外国人之间的争论很严肃，现在你们

大使的意思是要朕允许外国人传教，这尤其不能批准。

这可能是国王你那上面的建议已大肆被大使他自己承担责任做出，或者偶然你自己不清楚我们的王朝规定，你表达了这些疯狂的想法和希望的时候无意间违背了这些规定...如果在收到此明确的法令后，国王你有可能错误地听从你下属的进谏，让你的外国商人把货船开到浙江和天津这些地方，打算请求上岸交易，我国法律制度及其严格，各个地区看守边疆的文臣武官，是虔诚必然要服从国家的法律。如果你的船只航行到岸，这个地方的文臣武官必然不会允许他们停留。必然会立刻将他们驱除出去。为了将来避免你国家的外国商人漫长旅程白白往返，不要那样做。\*

## 鸦片战争

然而，英国人不这么想。19世纪早期，在中国的英国生意引进了所有产品中最有利可图的那一个——鸦片。通过走私者的秘密路径最终来到中国并打开市场，我们可以说，这挑起了中华帝国的衰落。鸦片遭到了巨大而激烈的抵抗，引起了两场战争，打乱了中国的社会、经济和道德生活，并最终结束了一口通商。

第一次鸦片战争（1839-1842）中国战败于英国的舰队海战。南京条约，这也被称为不平等条约，结束了一口通商，推出固定关税，允许外国商人自由发展其在中国的业务而不受中国管辖，开放五座中国城市并授予英国特权，以600万银元出售香港港口，还包括许多其他条件。

第二次鸦片战争（1856-1860）战败后，英国、法国、美国和俄罗斯使中国签署更为屈辱和搅乱性的协议。

这些事件成为清王朝结束的开始。中国历史上的这些悲剧带来了数不清的文学和艺术创作。广州（Canton）这个城市的壮丽和繁荣提醒着这些在小说和文献中读到的故事。鸦片战争结束156年后，亚洲和欧洲政治、商业、科学和媒体的代表聚集在一起，讨论未来的合作与交流。

\*皇帝的信是从网站

<http://www.fordham.edu/halsall/mod/1793qianlong.html>获取我对近代史资料大全表示感激，因为在使用条款中表明，用这封信于教育目的。



# PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



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

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

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



## You, o King, Do Not Do That!

**Baltic Ports:  
Those, Who Can Adapt First,  
Will Gain a Competitive  
Advantage over Others**

Panama: Safety Concerns over Expanded  
Canal Could Undermine  
Economic Advantages

## 国王你啊, 不要这样做!

**波罗的海港口: 那些, 能首先适应的港口,  
将比其他港口获得竞争优势**

巴拿马: 扩大运河带来的安全担忧可能会破坏经济优势

## Вы, о Король, не делайте этого!

**Балтийские порты:  
первые  
адаптировавшиеся  
получат  
конкурентное  
преимущество**

Панама: опасения  
по поводу  
безопасности  
расширенного канала  
могут перевесить  
экономические  
преимущества

## Jūs, o Karaliau, nedarykite to!

**Baltijos uostai:  
pirmieji prisitaikę  
laimės konkurencinį pranašumą**

Panama: nuogąstavimai dėl kanalo plėtros  
gali užgožti ekonominius pranašumus







MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

**Перевалка и хранение  
грузов**

**Экспедиторские услуги**

**Буксировка судов**

**Услуги логистики**



**АО «КЛАЙПЕДСКАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»  
(KLASCO)**

Ул. Зауэрвейно 18, LT-92122 Клайпеда, Литва  
Тел. +370 46 399101  
Факс +370 46 399066  
[www.klasco.lt](http://www.klasco.lt)  
[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.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 Graželiienė  
Tel. + 370 699 31295  
El. paštas grazeliene@jura.lt

**Dizainerė**  
Ingrida Ramanauskienė

**Vertėjai:**  
Audronė Paulauskienė,  
Margarita Ignačkova,  
Betty Chen, Elena Trečiokaite

**Korektorės-stilistės:**  
Rita Maksimavičienė,  
Jelena Listopad, Elena Trečiokaite

**Žurnalo atstovybės:**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Šį numerį iliustravo:**  
V. Karaciejus, A. Užmedis, A. Džežulskaitė.  
Žurnale panaudotos renginių organizatorių  
nuotraukos, taip pat *Honkongo meno  
muziejaus* iliustracijos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

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

Tiražas 4 000 egz.

### 44 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Вы, о Король,  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Jūs, o Karaliau,

### 46 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Балтийские порты: первые  
адаптировавшиеся  
получат конкурентное  
преимущество  
**IŠSKIRTINIS INTERVIU**  
Baltijos uostai: pirmieji  
pritaikę laimės  
konkurencinį pranašumą



### 50 В СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЯХ

«Вега» наращивает  
потенциал  
**KROVOS KOMPANIJOSE**  
BEGA didina potencialą



### 52 МОРСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Улучшение доступа  
в Интернет на море  
требует улучшения  
кибербезопасности

Панама: опасения по  
поводу безопасности  
расширенного канала  
могут перевесить  
экономические  
преимущества

### 54 Тревога по поводу Панамского канала не проходит

### 55 JŪRŲ SAUGUMAS

Geresnė interneto prieiga  
jūroje didina kibernetinės  
saugos poreikius

### 56 Panama: nuogaštavimai dėl kanalo plėtros gali užgožti ekonominius pranašumus

Nerimas dėl Panamos  
kanalo saugumo  
neatslūgsta

### 58 БИЗНЕС И НАУКА

Бизнес разговаривает  
на английском  
**VERSLAS IR MOKSLAS**  
Verslas kalbasi angliškai



### 62 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Transport logistic China  
2016»: больше, чем когда  
бы то ни было  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
„Transport logistic China  
2016“: didesnė nei kada  
anksčiau



### 64 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Десять цитат о  
конференции ESPO 2016 г.  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
Dešimt citatų apie 2016 m.  
ESPO konferenciją



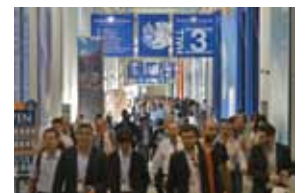
### 66 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

От рудника до порта:  
балкерным грузам нужно  
найти новый путь к  
прибыли  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
Iš kasyklos į uostą: biriems  
kroviniams reikia rasti naują  
kelią į pelną



### 70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Posidonia 2016»  
продвигается вперед  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
„Posidonia 2016“ veržiasi į  
priekį



### 72 ДНЕВНИК

Лично с Китаем (7)  
**DIENORAŠTIS**  
Asmeniškai su Kinija (7)







# ВЫ, О КОРОЛЬ,

...живете за пределами многих морей, и, тем не менее, Ваше смиренное желание приобщиться к благам нашей цивилизации побудило Вас направить ко мне посольство, со всей почти-тельностью доставившее мне Ваше послание. Так свое письмо королю Великобритании Георгу III в 1793 году начал император Китая Цяньлун.

Про знаменитое письмо я вспомнила, когда писала дневник «Лично с Китаем» про Гуанчжоу, иначе еще называемый Кантоном – крупнейший порт Южного Китая, особенно важный еще и тем, что именно оттуда начался исторический морской шелковый путь. В этом городе я побывала в рамках участия в форуме ASEM, на который собрались представители правительств, политики, бизнеса, науки и масс-медиа государств Азии и Европы для обсуждения перспектив общения и сотрудничества. В письме императора Кантон упоминается как раз в связи с обстоятельствами общения Азии и Европы. (Текст письма публикуется в статье «Лично с Китаем»).

Чтобы лучше понять, почему жизнь человека, города или государства поворачивает в то или иное русло, дать оценку настоящему и суметь прогнозировать будущее, следует заглянуть в прошлое, иной раз отдаленное от нас на столетия или тысячелетия, а иногда лишь на день-другой.

В конце восемнадцатого века китайский император призвал Европу в лице британского короля Георга III унять свои амбиции по проникновению в Азию. Он вежливо и подробно разъясняет королю, что огромные различия в традициях, культурах, обычаях и религиях, не говоря уже о морях, разделяющих дальние страны, послужат труднопреодолимым препятствием для общения Европы и Азии. Повелитель Китая учтиво предлагает королю Англии оставаться каждому в своей стране и там создавать счастливую и достойную жизнь. Однако намерения британской короны – иные.

Уже с пятнадцатого века Европа обладает «хорошим» опытом по вторжению в страны Африки и Азии, превращению их в свои колонии, а жителей – в рабов, которых можно продавать столь же прибыльно, как и захваченное золото, серебро и другие дорогие и ценные предметы. Там, где они не применяют военную силу, европейцы вынуждают страны заключать неравные договоры и пускать их на свои рынки. А Китай – очень заманчивый рынок.

Историческое письмо императора Цяньлуна традиционно считается высокомерным свидетельством ограниченности и злонамеренности политики закрытых дверей Китайской империи. Наконец, оно в определенном смысле использовалось как своеобразное оправдание вызванных Британией опиумных войн: мол, оскорбленные английские джентльмены взяли за шпаги и пушки.

Однако куда убедительнее звучит мнение профессора Оксфорда Генриетты Харрисон, наводящее на мысль, что письмо императора Цяньлуна британскому королю является не отражением высокомерия, а обдуманном дипломатическом маневром, ставящим целью защитить идентитет Китая, его культуру, традиции, рынок и жителей - ремесленников и торговцев от обнищания, как это произошло в других колонизированных Европой странах, отвадить англичан от желания закрепиться в Китае, входя в него под напускным флагом культурных и научных достижений Европы.

Увы, этот и другие дипломатические маневры не спасают Китай от европейской инвазии, а династию Цинь – от краха. Однако письмо императора Цяньлуна и сегодня может послужить в качестве исторического урока, если мы сумеем внимательно и должным образом прочитать его в условиях сегодняшней ситуации.

А ситуация – тревожная. Колесо истории провернулось. Европе «предъявлен счет». Сегодня Африка и Азия рвутся в Европу. Рвутся разными путями, в разных смыслах, формах и целях, кстати, с похожими идеями и намерениями, с которыми Европа несколько столетий назад шла в Азию и Африку, лишь под другими, более современными именами, под многокультурными и интеграционными флагами и с терактами.

И вот в этой неожиданной, пока что непредсказуемой ситуации, когда Европа должна особенно крепко объединить свои силы и усилия, заносчивые джентльмены преподносят союзникам сюрприз – оседлав коней «Brexit» и подняв паруса «Brexit», они намерены смыться из союза Синего флага, во всех решениях которого их голос был далеко не последним.

Поэтому обоснованно возникает вопрос: может, ответственность за эти решения должны взять на себя все, кто их принимал, а, джентльмены?

Кстати, джентльмены, у вас еще есть время и возможность изменить это решение и надлежащим образом, сохраняя достоинство, как это сделал лорд Маккартни в императорском дворце, никому не кланяться, ударяясь лбом оземь, однако и не бежать постыдно с поля битвы.

Вы, о Король, не делайте этого!

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялтшайте,  
издатель журнала





# JŪS, O KARALIAU,

...gyvenate už daugelio jūrų, tačiau, vedamas nuolankaus troškimo pasinaudoti mūsų civilizacijos gėrybėmis, išsiuntėte pagarbiai Jūsų žinių nešančių misiją. Taip savo laišką Didžiosios Britanijos karaliui George III 1793 metais pradėjo Kinijos imperatorius Qianlong.

Garsųjį laišką prisiminiau rašydama dienoraštį „Asmeniškai su Kinija“ apie Guangdongžou, kitaip dar vadinamą Kantoną – didžiausią Pietų Kinijos uostą, ypač reikšmingą dar ir tuo, kad jame prasidėjo istorinis jūrų šilko kelias. Šiame mieste lankiausi dalyvaudama ASEM forume, kuriame susirinko Azijos ir Europos valstybių vyriausybių, politikos, verslo, mokslo ir žiniasklaidos atstovai aptarti bendravimo ir bendradarbiavimo perspektyvų. Imperatoriaus laiške Kantonas minimas kaip tik dėl Azijos ir Europos bendravimo aplinkybių. (*Visas laiškas publikuojamas straipsnyje „Asmeniškai su Kinija“.*)



Kad geriau suprastum, kodėl vienaip ar kitaip pasisuka žmogaus, miesto ar valstybės gyvenimas, įvertintum dabartį ir galėtum prognozuoti ateitį, reikėtų pažvelgti į praeitį, kartais nutolusią nuo mūsų šimtmečiais ar tūkstantmečiais, o kartais tik viena, kita diena.

Aštuonioliktojo šimtmečio pabaigoje Didžiosios Britanijos karaliaus George III asmenyje Kinijos imperatorius ragino Europą sutramdyti savo ketinimus skverbtis į Aziją. Jis mandagiai ir nuodugnai aiškina karaliui, kad didžiuliai tradicijų, kultūrų, papročių bei religijų skirtumai, nekalbant apie tolimąsias šalis skiriančias jūras, būtų sunkiai įveikiama kliūtis Europos ir Azijos bendravimui. Kinijos valdovas pagarbiai siūlo Anglijos karaliui kiekvienam likti savo šalyje ir ten kurti laimingą bei orų gyvenimą. Tačiau Britanijos karūnos ketinimai – kitokie.

Jau nuo penkioliktojo amžiaus Europa turi „gerą“ patirtį įsiveržti į Afrikos ir Azijos šalis, paversti jas savo kolonijomis, o žmones – vergais, kuriuos galima parduoti taip pat pelningai, kaip ir užgrobtą auksą, sidabrą ir kitus brangius bei vertingus daiktus. Ten, kur nepanaudoja karinės jėgos, europiečiai priverčia šalis pasirašyti nelygiavertes sutartis ir įsileisti juos į savo rinkas. O Kinija – labai viliojanti rinka.

Istorinis imperatoriaus Qianlong laiškas tradiciškai laikomas arogantišku, parodančiu Kinijos imperijos uždary durų politikos ribotumą ir kenksmingumą. Galų gale jis tam tikra prasme buvo naudojamas kaip savotiškas Didžiosios Britanijos sukeltų Opiumo karų pateisinimas, atseit įžeisti anglų džentelmenai griebėsi špagų ir patrankų.

Tačiau kur kas įtikinamesnė yra Oksfordo universiteto profesorės Henrietos Harison (Henrietta Harrison) nuomonė, žadinanti mintį, kad imperatoriaus Qianlong laiškas Didžiosios Britanijos karaliui yra ne arogancijos atspindys, o apgalvotas diplomatinis manevras, siekiantis apsaugoti Kinijos identitetą, kultūrą, tradicijas, rinką ir jos žmones: amatininkus bei prekybininkus, nuo nuskurdinimo, kaip atsitiko kitose Europos kolonizuotose šalyse, atgrasinti anglus nuo ketinimo įsitvirtinti Kinijoje, apsimestinais žengiant į ją su Europos kultūros

ir mokslo laimėjimų vėliava.

Deja, šis ir kiti diplomatiniai manevrai neišgelbsti Kinijos nuo Europos invazijos, o Qing dinastijos – nuo žlugimo. Tačiau imperatoriaus Qianlong laiškas ir šiandien turi istorinės pamokos prasmę, jeigu sugebėsime atidžiai ir tinkamai jį perskaityti dabartinės situacijos sąlygomis.

O situacija – kelianti nerimą. Istorijos ratas apsisuko. Europai „pateikta sąskaita“. Šiandien Afrika ir Azija veržiasi į Europą. Veržiasi įvairiais keliais, įvairiomis prasmėmis, formomis ir tikslais, su, beje, panašiomis idėjomis ir intencijomis, su kuriomis Europa prieš keletą šimtmečių ėjo į Aziją ir Afriką, tik pavadintomis kitais, moderniškesniais vardais, su daugiakultūremis bei integracijos vėliavomis ir terorizmo aktais.

Ir štai šioje netikėtoje ir kol kas nenuspėjamoje situacijoje, kai Europa turėtų ypač suvienyti savo jėgas ir pastangas, išdidieji džentelmenai sąjungininkams iškrečia pokštą – pasibalnoję „Brexit“ žirgus ir iškėlę „Brexit“ bures ketina sprukti iš Mėlynosios vėliavos sąjungos, kurios visuose sprendimuose jų balsas turėjo toli gražu ne paskutinę reikšmę.

Tad pagrįstai kyla klausimas: gal už tuos sprendimus atsakomybę turėtų prisiimti visi juos priėmusieji, džentelmenai?

Beje, džentelmenai, Jūs dar turite laiko ir galimybių pakeisti šį sprendimą tinkamai – išsaugant orumą, kaip tai padarė lordas Marcartney Kinijos imperatoriaus rūmuose, niekam nenusilenkti daužant galvą į žemę, tačiau ir gėdingai nepabėgti iš mūšio lauko.

Jūs, o Karaliau, nedarykite to!

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja





# Балтийские порты: первые адаптировавшиеся получат конкурентное преимущество



Организация Балтийских портов (BPO), объединяющая 45 портов Финляндии, Эстонии, Латвии, Литвы, России, Польши, Германии, Дании и Швеции и 7 ассоциированных членов (англ. friendship members), в этом году отмечает свое 25-летие. Этот юбилей отмечается традиционной ежегодной конференцией, проходящей в столице Финляндии Хельсинки.

О пути, пройденном BPO, ее вкладе в развитие Балтийских портов и планах на будущее мы беседуем с председателем правления BPO Юлианом Скульником.

Господин Юлиан, как за 25 лет менялись цели Организации Балтийских портов? Какие ее достижения вошли в историю Балтийских портов, и какова сегодня стратегия организации?

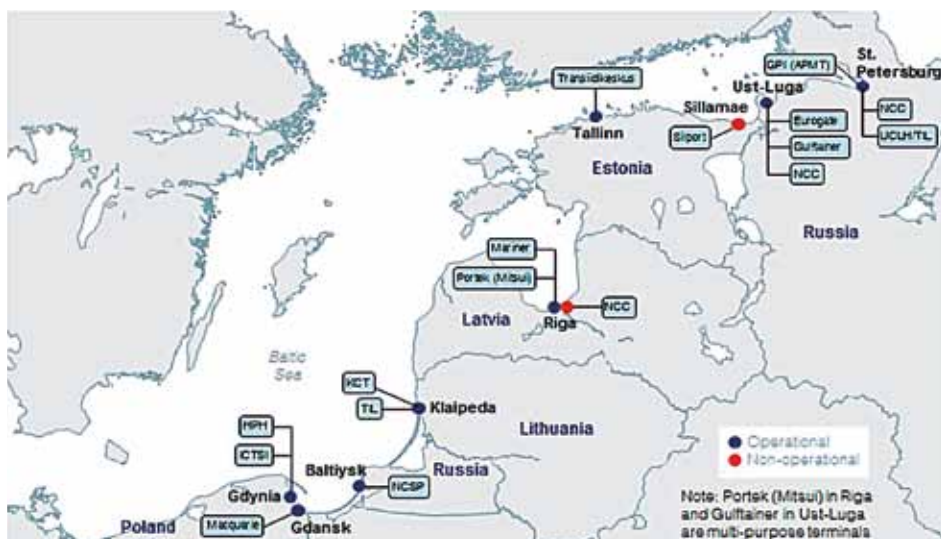
Это может вас удивить, однако, на мой взгляд, цели BPO не изменились. Наши основные цели: помочь портам справиться с текущими потребностями, быть социальной сетевой платформой общения и местом, в котором члены нашей организации могут обмениваться информацией и опытом. Конечно, конкретные задачи за все это время менялись. BPO была основана в качестве платформы, чтобы научить порты Балтийских стран с развивающейся экономикой современной работе: показать им эффективную систему управления портом, а также различные организационные и экологические решения того времени. В принципе, научить всему, что обеспечивает надлежащий рост хорошему европейскому порту и делает его успешным на рынке. Сегодня мы сосредоточились в основном на продвижении высоких экологических стандартов Балтийских стран по всей Европе и в мире, помощи малым портам в решении их проблем, связанных с концентрацией капитала в логистической цепи и улучшением соблюдения правил охраны окружающей среды.

Представляя юбилейную конференцию, вы сказали: «Я считаю, что настало время поддерживать высокие технические, организационные, корпоративные и, главное, экологические стандарты Балтики в Европе, а может, даже и в других странах мира <...> В ходе конференции, отмечающей в этом году 25-летие, мы подведем итоги прошлого,

но в первую очередь поговорим о будущем региона и портовой отрасли. Наши гости – люди, которые оказали решающее влияние на формирование сегодняшней Северной Европы – вместе со специалистами в сфере портов и учеными попытаются определить и предсказать будущее Балтийского региона». Какое будущее для Балтийских портов вы видите или прогнозируете?

Основная задача современных портовых властей и правительств – дать правильную оценку ситуации и проблемам, с которыми сталкиваются Балтийские порты. Происходит множество событий, которые будут иметь все большее влияние на успешность портов. Приведу несколько примеров. Во-первых, концентрация

капитала в логистической цепи приведет к сокращению количества крупных портов. Поэтому основная задача – быть готовыми к выполнению всех требований, необходимых для того, чтобы стать одним из растущих портов или найти собственную стратегию на будущее. Во-вторых, портам Балтийских стран придется сталкиваться с совершенно новой ситуацией на рынке. Мы начинаем конкурировать не только между собой, но и с портами других регионов, которые лишь недавно вступили в игру, такие как Черноморские или Средиземноморские порты. Кроме того, жители региона Балтийского моря хотят поддерживать высокие экологические стандарты. Этот процесс будет продолжаться. Роль BPO – повышать осведомленность







лиц, принимающих решения, чтобы не сложилась ситуация, когда в разных регионах Европы действуют разные экологические стандарты. И последнее, но не менее важное: мы уже столкнулись с растущей ролью информационных технологий в сфере логистики, а это актуально и для портов Балтийского региона. Тот, кто адаптируется первым, получит конкурентное преимущество. Однако, как известно, порты Балтики являются одними из мировых лидеров в этом аспекте.

Когда все по случаю юбилея поднимают бокалы с шампанским, Балтийские порты выглядят едиными. Однако когда речь заходит, скажем, о направлениях грузовых маршрутов Нового шелкового пути, по которым азиатские грузы направятся в Европу, а китайские инвестиции, и какой порт – Гданьск, Ригу или Клайпеду выберут китайские компании, планирующие приобрести стивидорные терминалы на Балтике, начинается яростная конкурентная борьба за инвестиции, победителем в которой становится покупатель. Разве не легче было бы привлечь эти инвестиции совместными усилиями Балтийских портов, предлагая общий пакет услуг? Или это невыполнимая миссия?

Новый шелковый путь, особенно «Синий пояс», является настоящим вызовом для портового сектора. Здесь еще так много неизвестных, что крайне трудно предсказать что-либо. На данный момент мне трудно представить себе соглашение такого рода между тремя или более портами. Я знаю одно: основными факторами, определяющими выбор конкретного терминала, будут цена и качество услуг.

**Хотя еще совершенно неясно, действительно ли будет осуществлен проект «Brexit», он уже привнес немало путаницы в разных сферах. Какое влияние «Brexit» оказал на деятельность Балтийских портов? Как на Балтийских портах и странах Балтики отразится реальный выход Великобритании из европейского сообщества?**

О «Brexit» пока еще ничего официально не объявлено. Никто не знает, какими будут условия переговоров и контракты. Хотя регион Балтийского моря и не является основным рынком Соединенного Королевства, мы торгуем с Британскими островами на протяжении более тысячи лет. Как ни парадоксально, «Brexit» может привести к такой ситуации, когда больше грузов, предназначенных для нашего региона, будет транспортироваться морским транспортом вместо наземного.

Немало мероприятий ВРО сосредоточивается на анализе реализации директив Европейского союза и других регулирующих организаций. Они в основном связаны с грузоперевозками, экологией, охраной окружающей среды. В последнее время всплыла и еще одна проблема. Еврокомиссия начала процедуру оформления правонарушения в отношении Литвы, ставя под сомнение порядок аренды земли в Клайпедском порту, на основании которого владелец, который зарегистрировал там свою собственность, приобретает право на продление договора аренды земельного участка на неограниченный период, пока это имущество принадлежит ему. По мнению ЕК, это ограничивает возможность создания других хозяйственных субъектов в Клайпедском порту. В то же время арендаторы земли Клайпедского порта считают ротацию шагом назад и тормозом для развития порта. Сталкиваются ли с аналогичными проблемами и другие Балтийские порты? Какова позиция Организации Балтийских портов и есть ли у нее какие-либо рекомендации относительно применения порядка аренды портовой земли?

Случай Клайпеды является чисто юридическим вопросом. Сектор Европейских портов придерживается общего правила, что о делах такого рода должна заботиться Европейская организация морских портов (ESPO), в которой страны представлены портовыми ассоциациями. Я не могу вспомнить ни одной такой ситуации, как в Клайпедке.

**Каким будет ваш поздравительный тост по случаю 25-летия ВРО?**

Этого я раскрыть не могу. Это часть шоу. Присоединяйтесь к нам, к празднованию юбилея, и вы его услышите. Лучше я скажу, какой тост я бы хотел услышать на 50-летие ВРО. Я бы хотел, чтобы тогдашний председатель сказал: «Позвольте мне поблагодарить все Балтийские порты от Гетеборга до Приморска за превосходное сотрудничество и проявленное взаимопонимание за последние 25 лет».

Благодарю за беседу.  
Беседовала Зита Таллат-Кялпшайте





# Baltijos uostai: pirmieji prisitaikę laimės konkurencinį pranašumą



**Baltijos uostų organizacija (BPO), vienijanti 45 Suomijos, Estijos, Latvijos, Lietuvos, Rusijos, Lenkijos, Vokietijos, Danijos ir Švedijos uostus bei 7 draugystės narius (angl. *friendship members*), šiemet švenčia 25 metų jubiliejų. Ši sukaktis pažymima tradicine kasmetine konferencija, vykstančia Suomijos sostinėje Helsinkyje. Apie BPO nueitą kelią, jos indėlį į Baltijos uostų vystymąsi bei ateities planus kalbamės su BPO valdybos pirmininku Julianu Skelniku.**

**Pone Julianai, kaip per 25 metus keitėsi Baltijos uostų organizacijos tikslai ir siekiai? Kokie jos nuveikti darbai įėjo į Baltijos uostų istoriją ir kokia šiandien yra organizacijos strategija?**

Galbūt nustebsite, tačiau, mano nuomone, BPO tikslai nepasikeitė, t. y. padėti uostams susitvarkyti su esamais poreikiais, būti socialine bendravimo platforma bei vieta, kurioje mūsų nariai galėtų pasidalinti savo informacija ir patirtimi. Žinoma, tam tikros specifinės užduotys per visą tą laiką keitėsi. BPO buvo įkurta kaip platforma, skirta išmokyti kylančių ekonomikų Baltijos šalių uostus modernaus uosto darbo: parodyti jiems efektyvią uosto valdymo sistemą ir įvairius organizacinius bei aplinkosauginius tų laikų sprendimus. Apskritai, išmokyti visko, ko reikia gero europietiško uosto vystymuisi ir sėkmingo dalyvavimo rinkoje užtikrinimui. Šiandien daugiau

siai dėmesio skiriame aukštiesiems Baltijos šalių aplinkosaugos standartams visoje Europoje ir pasaulyje, padėdami mažiesiems uostams tvarkytis su kapitalo koncentracijos logistikos grandinėje bei aplinkosaugos reikalavimų vykdymo iššūkiais.

**Pristatydamas jubiliejinę konferenciją, Jūs sakėte: „Manau, kad atėjo laikas skatinti Baltijos šalių uostus taikyti aukštus techninius, organizacinius, verslo ir, svarbiausia, aplinkosaugos standartus Europoje, o gal net ir kitose pasaulio šalyse. <...> Šiais metais 25-ąjį jubiliejų švenčiančios konferencijos metu apžvelgsime praeitį, tačiau pirmiausia aptarsime regiono bei uostų pramonės ateitį. Mūsų svečiai – žmonės, kurie turi sprendžiamąją galią formuojant šiandieninę Šiaurės Europą – bei uostų ekspertai ir mokslininkai pamėgins nustatyti**

**bei numatyti Baltijos regiono ateitį.“ Kaip Jūs pats matote ar prognozuojate Baltijos uostų ateitį?**

Pagrindinė šiandienos uostų valdybų ir vyriausybės užduotis – teisingai įvertinti situaciją bei Baltijos šalių uostams keliamus iššūkius. Vyksta daugybė įvykių, kurie turės vis daugiau įtakos sėkmingam uostų darbui. Pateiksiu keletą pavyzdžių. Pirmiausia, kapitalo susikcentravimas logistikos grandinėje sumažins didžiųjų uostų skaičių. Todėl pagrindinė užduotis – pasiruošti vykdyti visus reikalavimus, norint tapti vienu iš augančių uostų, arba susidėlioti strategiją ateičiai. Antra, Baltijos šalių uostams tenka susidurti su visiškai kitokia rinkos situacija. Mes pradėdame konkuruoti ne tik tarpusavyje, bet ir su kitais regionais, kurie dar tik neseniai prisijungė prie žaidimo, pavyzdžiui, Juodosios ar Viduržemio jūrų uostais. Be to, Baltijos jūros regiono gyventojai







nori išlaikyti aukštus aplinkosaugos standartus. Šis procesas tęsis. BPO vaidmuo – skleisti žinių sprendimų priėmėjams, kad nesusidarytų situacija, kuomet skirtinguose Europos regionuose galioja skirtingi ekologiniai standartai. Galiausiai, bet ne mažiau svarbu, kad mums jau tenka susidurti su augančiu IT ir logistikos sektorių vaidmeniu, o tai aktualu ir Baltijos regiono uostams. Tie, kurie prisitaikys pirmieji, laimės konkurencinį pranašumą. Tačiau, kaip jau žinome, Baltijos uostai šioje srityje yra pasaulio lyderiai.

**Jubiliejaus dieną, kai keliamos šampano taurės, Baltijos uostai atrodo vieningi, tačiau kai kalba prasideda, sakykime, apie Naujojo šilko kelio kryptis, kuriomis Azijos kroviniai pasuks į Europą, Kinijos investicijas arba kurį uostą – Gdanską, Rygą ar Klaipėdą – pasirinks prie Baltijos krovos**

**terminalus ketinančios įsigyti Kinijos kompanijos, prasideda arši konkurencinė kova dėl investicijų, kurioje laimi pirkėjas. Ar investicijas Baltijos uostams nebūtų lengviau pritraukti suvienytais pastangomis, siūlant bendrą paslaugų paketą? Ar tai tikrai neįmanoma misija?**

Naujasis šilko kelias, ypač „Mėlynoji juosta“, didelis iššūkis uostų sektoriui. Čia yra tiek daug nežinomųjų, kad labai sudėtinga ką nors numatyti. Šią akimirką man sunku įsivaizduoti tokio pobūdžio sutartį tarp trijų ar daugiau uostų. Bet žinau viena – pagrindiniai tam tikro terminalo pasirinkimo veiksniai bus paslaugų kaina ir kokybė.

**Nors dar visiškai neaišku, ar „Brexit“ iš tikrųjų bus įgyvendintas, tačiau jis jau sukėlė nemažai sumaišties įvairiose srityse. Kokią įtaką „Brexit“ padarė Baltijos uostų veiklai? Kaip Baltijos uostams ir Baltijos šalims atsilieptų realus Didžiosios Britanijos pasitraukimas iš Europos Bendrijos?**

„Brexit“ kol kas dar nieko nėra oficialiai paskelbta. Niekas nežino, kokios bus derybų sąlygos ir sutartys. Nors Baltijos jūros regionas ir nėra pagrindinė Jungtinės Karalystės rinka, mes prekiaujame su britų salomis jau daugiau nei tūkstantį metų. Paradoksaliai, tačiau dėl „Brexit“ gali susidaryti tokia situacija, kai daugiau mūsų regionui skirtų krovinių bus gabenama ne žeme, o jūra.

**Nemažai BPO renginių skiriama Europos Sąjungos ir kitų reglamentuojančių organizacijų direktyvų įgyvendinimo analizei. Dažniausiai tai susiję su laivyba, ekologija,**

**aplinkosauga. Pastaruoju metu į viešumą iškilo ir kitokio pobūdžio problema. Europos Komisija pradėjo teisės pažeidimo procedūrą prieš Lietuvą ir kvestionuoja Klaipėdos jūrų uosto žemės nuomos tvarką, pagal kurią savininkas, turintis ten įregistruotą nuosavybę, įgyja teisę pratęsti žemės nuomos sutartį neribotam laikui tol, kol nuosavybė priklausys jam. EK manymu, tai riboja ūkio subjektų įsisteigimo galimybę Klaipėdos jūrų uoste. Klaipėdos uosto kompanijos uosto žemės nuomininkų rotaciją laiko žingsniu atgal ir uosto vystymo stabdymu. Ar su panašiomis problemomis susiduria ir kiti Baltijos uostai? Kokia yra Baltijos uostų organizacijos pozicija ar rekomendacijos dėl uosto žemės nuomos tvarkos taikymo?**

Klaipėdos atvejis – grynai teisinis reikalas. Europos uostų sektorių laikosi bendrosios taisyklės, kad tokiais atvejais turėtų pasirūpinti ESPO, kurioje šalys yra atstovaujamos uostų asociacijų. Tokios situacijos kaip Klaipėdoje niekur kitur nepamenu.

**Koks Jūsų šventinis BPO 25-mečio tostas?**

Šito atskleisti negaliu. Tai – šou dalis. Prisijunkite prie jubiliejaus šventės ir jį išgirsite. Verčiau pasakysiu, kokį tostą norėčiau išgirsti per BPO 50-mečio jubiliejų. Norėčiau, kad tuometinis valdybos pirmininkas pasakytų: „Leiskite padėkoti visiems Baltijos uostams nuo Geteborgo iki Primorsko už puikų bendradarbiavimą ir parodytą abipusį supratimą per pastaruosius dvidešimt penkerius metus.“

**Dėkoju už pokalbį.  
Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė**







# «Вега» наращивает потенциал

*Александрас Ужмядис*

**Клайпедская морская стивидорная компания «Вега» на ближайшие три года запланировала инвестиционную программу на сумму свыше 25 млн евро, после осуществления которой перегрузочный потенциал компании вырастет более чем на треть и превысит 10 млн тонн грузов в год.**



**Министр транспорта и коммуникаций Литвы Римантас Синкявичюс вручил награду министерства главе компании «Вега» Алоизасу Кузмаркису и бывшему министру транспорта и коммуникаций Литвы Йонасу Биржишкису.**

Большая часть запланированных инвестиций связана с реконструкцией находящихся в распоряжении компании портовых причалов №№ 67–68 и работами по углублению акватории возле них.

В настоящее время дирекция Клайпедского государственного морского порта осуществляет третий этап реконструкции этих причалов, в результате чего причалы будут приспособлены к перспективным глубинам, что позволит принимать суда с максимальной осадкой, разрешенной в Клайпедском порту.

«Вега» запланировала новые склады, новые мощности для погрузки судов и разгрузки железнодорожных вагонов и автомобилей. Всего к уже имеющимся в настоящее время резервуарам для различных насыпных грузов вместимостью 480 000 кубометров в ближайшие 3–5 лет дополнительно будут построены склады, вмещающие около 250 000 куб. м.

Как сказал генеральный директор компании Алоизас Кузмаркис, ежегодные инвестиции в портовую инфраструктуру и супраструктуру создают условия для предоставления более качественных услуг экспортерам и импортерам промышленной, сельскохозяйственной продукции Литвы и зарубежья.

В 2015 г. «Вега» обработала почти 4 млн тонн грузов – примерно на 12 % больше, чем в 2014 г. За семь месяцев текущего года обработано 2,1 млн тонн, т.е. на 15 % больше, чем за тот же период прошлого года.

Номенклатуру грузов компании составляют сыпучие и жидкие удобрения, минеральные вещества, насыпные сельхозпродукты, цемент, пищевые и технические масла и прочие грузы. Всего компания «Вега» эксплуатирует 8 специализированных терминалов, предназначенных для перевалки разных групп грузов.

## Руководителю компании – почетная награда

Компания «Вега», которая в будущем году отмечает 25-летие своей деятельности, является первой частной стивидорной компанией в Клайпедском порту. Благодаря выбранной ее руководством верной стратегии развития и осуществлению эффективных инвестиционных программ «Вега» с «чистого поля» выросла до одного из самых современных и крупных грузовых комплексов Клайпедского порта.

«Вега» первой в Клайпедском порту начала перевалку насыпных удобрений, которые в настоящее время составляют значимую часть грузооборота всего порта.

С учетом заслуг руководителя и одного из основателей компании А. Кузмаркиса в развитии не только этого предприятия, но и всего Клайпедского порта, в конце июля на традиционном торжественном вечере моряков по случаю Праздника моря ему была вручена почетная награда – медаль, носящая имя первого капитана Клайпедского порта Людвикаса Стульпинаса.

Эта награда вручается только за особые заслуги в области водного транспорта и морской индустрии Литвы. Учредитель медали – Министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики.

Как одна из самых значительных работ А. Кузмаркиса на благо Клайпедского порта была названа и его инициатива по учреждению Литовской ассоциации морских стивидорных компаний. С самого основания в 1999 г. А. Кузмаркис в течение 14 лет избирался ее президентом.

По оценке специалистов эта ассоциированная структура создала предпосылки для на-



хождения взаимопонимания между руководителями всех стивидорных компаний, совместного поиска возможностей совершенствования и укрепления морского портового сектора Литвы, выработки специализации стивидорных предприятий. ■





# BEGA didina potencialą

Aleksandras Užmedis

**Klaipėdos jūrų krovinių kompanija BEGA per artimiausius 3 metus yra suplanavusi daugiau nei 25 mln. eurų investicinę plėtros programą, kurią įgyvendinus, kompanijos krovos potencialas išaugtų daugiau nei trečdaliu ir viršytų 10 mln. tonų krovinių per metus.**

Didžioji dalis suplanuotų investicijų yra susijusios su kompanijos disponuojamų 67–68 uosto krantinių rekonstrukcija ir akvatorijos prie jų gilinimo darbais.

Šiuo metu Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija įgyvendina trečiąjį šių krantinių rekonstrukcijos etapą, po kurio krantinės bus pritaikytos perspektyviniams gyliams, leisiantiems priimti laivus su Klaipėdos uoste leistina maksimalia grimzle.

BEGA yra suplanavusi naujas talpyklas, naujus laivų krovos bei geležinkelių ir automobilių iškrovimo pajėgumus. Iš viso prie šiuo metu turimų 480 000 kub. m įvairiems buriams kroviniams skirtų talpyklų per artimiausius 3–5 metus bus papildomai pastatyta 250 000 kub. m talpos sandėlių ir talpyklų.

Pasak kompanijos generalinio direktoriaus Aloyzo Kuzmarskio, kasmet daromos investicijos į uosto infrastruktūrą ir suprastruktūrą sudaro sąlygas suteikti daugiau kokybiškų paslaugų Lietuvos bei užsienio pramonės, žemės ūkio produkcijos eksportuotojams ir importuotojams.

2015 m. BEGA perkrovė beveik 4 mln. tonų

krovinių – apie 12 proc. daugiau nei 2014 m. Per septynis šių metų mėnesius perkrauta 2,1 mln. tonų, t. y. apie 15 proc. daugiau nei pernai tuo pačiu metu.

Kompanijos krovinių nomenklatūrą sudaro burių ir skystos trąšos, mineralinės medžiagos, burių žemės ūkio produktai, cementas, maistiniai ir techniniai aliejai bei kiti kroviniai. Iš viso BEGA eksploatuoja 8 specializuotus terminalus, skirtus skirtingoms krovinių grupėms.

## Kompanijos vadovui – garbingas apdovanojimas

Kitąmet 25-erių metų sukaktį minėsianti BEGA yra pirmoji privati Klaipėdos uosto krovos kompanija. Jos vadovybei pasirinkus tinkamą plėtros strategiją ir įgyvendinus efektyvias investicines programas, BEGA nuo „plyno lauko“ išaugo iki vieno moderniausių ir didžiausių Klaipėdos uosto krovos kompleksų.

BEGA pirmoji Klaipėdos uoste pradėjo krauti birias trąšas, kurios šiuo metu sudaro reikšmingą dalį viso uosto krovinių apyvartos. Ji viena pir-



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius įteikia apdovanojimą kompanijos BEGA generaliniam direktoriui Aloyzui Kuzmarskiui.

mųjų uoste pradėjo dirbti ir su biriais žemės ūkio produktais. Plėtodama šį krovos segmentą, kompanija 2013 m. pastatė ir šiuo metu eksploatuoja analogų Baltijos jūros regione neturintį universalių žemės ūkio produktų terminalą, kuris kasmet yra plečiamas ir tobulinamas.

Atsižvelgiant į kompanijos vadovo ir vieno iš steigėjų A. Kuzmarskio nuopelnus plėtojant ne tik šią įmonę, bet ir visą Klaipėdos uostą, liepos pabaigoje tradicinės Jūros šventės proga surengtame iškilmingame Jūrininkų vakare jam buvo įteiktas garbingas apdovanojimas – pirmojo Klaipėdos uosto kapitono vardu pavadintas Liudviko Stulpino medalis.

Šis apdovanojimas skiriamas tik už ypatingus nuopelnus Lietuvos vandens transportui ir jūrų pramonei. Medalio steigėja – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Kaip vienas iš reikšmingiausių A. Kuzmarskio darbų Klaipėdos uostui buvo išskirta ir jo iniciatyva įkurti Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociaciją. Nuo pat įsteigimo 1999 m. A. Kuzmarskis 14 metų buvo renkamas jos prezidentu.

Specialistų vertinimu, ši asocijuota struktūra sudarė prielaidas surasti bendrą tarpusavio supratimą tarp visų krovos kompanijų vadovų, bendromis jėgomis ieškoti galimybių tobulinant ir stiprinant Lietuvos jūrų uosto sektorių, išgryninti krovos įmonių specializaciją. Šie faktoriai turėjo ir tebeturi daug teigiamos įtakos konkurencingos ir techniškai pajėgios Lietuvos jūrų transporto ir tranzito sistemos formavimui. ■





# Улучшение доступа в Интернет на море требует улучшения кибербезопасности

**Улучшение доступа в Интернет на море приведет к повышенному риску кибератак. Однако при принятии надлежащих мер этот риск можно уменьшить до приемлемого в организации уровня.**

**Энтони Дэйли,**  
аналитик по вопросам безопасности  
PGI (Protection Group International)

Великобритания является морской державой. Мы зависим от морских торговых путей. Более 90 % мировой торговли идет по морю – для Соединенного Королевства (СК) эта цифра составляет 95 %.

Вот несколько примеров вклада сектора судоводных услуг СК в экономику страны:

- 13,8 млрд фунтов стерлингов в ВВП (всего 0,9 %)
- 2,7 млрд фунтов стерлингов доходов от налогообложения
- 262 700 рабочих мест (0,8 % всей рабочей силы СК)

В морском секторе господствует высокая конкуренция. Если клиент почувствует, что какая-либо компания не готова дать достаточный отпор всем возможным факторам риска, он может выбрать услуги конкурента. Действительно ли можно позволить себе потерять контракт по неосмотрительности?

Помните: при проведении оценки риска ваших систем, независимо от того, осуществляете ли вы свою деятельность на берегу или в море, следует помнить о трех столпах информационной безопасности: конфиденциальность, целостность и доступность данных.

## На что следует обратить внимание

Есть ли у вас планы обработки инцидентов информационной безопасности и ликвидации их последствий? Соответствуют ли они своему целевому назначению и были ли они протестированы? Продумали ли вы такие сценарии, как полная потеря связи в море, когда вам может потребоваться человек на борту, который позаботится о ликвидации киберинцидента с минимальной поддержкой с берега, либо в случае работы на борту вашего судна подрядчиков в период техобслуживания, когда вы лишаетесь возможности полного надзора за тем, к каким системам они получают доступ?

Заблокированы ли ваши сети, действительно ли вам необходимо разрешать пользоваться USB-устройствами для доступа к ИТ-системам, связанным с операционными системами? Побеседовали ли ваши ИТ-специалисты о том, чтобы доступ к портам, протоколам и службам был сведен к минимуму, чтобы гарантировать осуществление политики безопасности вашей организации? Являются ли ваши сетевые устройства должным образом сконфигурированными? Потеря услуг в море из-за неправильно настроенного брандмауэра является болезненным и дорогостоящим способом выяснения того факта, что все-таки он не действует.

Блокируются ли ваши учетные записи, так что пользователи имеют наименьшее количество привилегий, необходимых для выполнения своей работы? Использование учетных записей с правами администратора должно быть ограничено до минимума. Отключаются ли учетные записи пользователей персонала судна, как только они покидают судно? Кодированы ли ваши данные при передаче с судна на берег или наоборот во избежание утечки конфиденциальной информации? Обеспечили ли вы надлежащее осуществление управления исправлениями и регулярного обновления анти-

вирусного программного обеспечения? При наличии ограниченного потока данных это может быть сложно.

Ознакомлены ли ваши пользователи с возможной угрозой в случае несоблюдения информационной безопасности? Есть ли в вашей организации политика обучения пользователей на месте? Если нет, то почему?

Специалистам по кибербезопасности очень легко говорить о рисках пользования Интернетом, ведь мы делаем это изо дня в день. Если у вас есть пользователь, который редко пользуется ИТ в своей работе, то естественно, что у него будет мало знаний о возможном риске. Говоря об экономии средств, можете ли вы позволить себе выделить средства на ликвидацию последствий инцидента информационной безопасности, который произошел из-за недостаточной информированности вашего сотрудника?

Если произойдет худшее и вы в море страдаете от кибератаки, которая повлияет на системы управления судном или навигации, подготовили ли вы соответствующие процедуры, которые обеспечат почти безубыточный ход работ? Были ли эти процедуры протестированы? Ведь вы бы не хотели оказаться в ситуации, когда эти процедуры окажутся бездейственными и вы в море лишитесь связи, а системы управления судном и навигационная система выйдут из строя. Когда вы в последний раз тренировались в использовании морскими картами? Тогда было бы не самое лучшее время для выяснения, что ваши морские карты устарели, а у вас нет новейших уточнений.

Если от одних мыслей о решении таких проблем у вас начинает болеть голова, тогда свяжитесь с экспертами в области кибербезопасности.



# Панама: опасения по поводу безопасности расширенного канала могут перевесить экономические преимущества

**26 июня состоялось торжественное открытие третьей шлюзовой системы Панамского канала, которая открыла ворота для крупнейших в мире контейнеровозов, включая суда класса Neo-Panamax. На этом был завершен длившийся девять лет и обошедшийся в 5,3 млрд долларов США проект, цель которого – повысить объемы грузопотока и облегчить торговлю между Северной и Южной Америкой и Восточной Азией.**

**Однако эти изменения вызвали множество связанных с безопасностью проблем, которые могут привести к несчастным случаям и задержкам с доставкой грузов, а также повысить ставки выплаты. Структурные вопросы, связанные с новыми шлюзами, также могут поставить под угрозу долгосрочную целостность проекта и вызвать риск новых задержек.**

Строительство третьей шлюзовой системы Панамского канала должно было значительно повысить экономическую эффективность торговли между рынками Азии и восточного побережья США и Латинской Америки. Благодаря новым шлюзам по каналу могут проходить суда, вмещающие до 13 000 эквивалентных двадцатифутовых контейнеров (TEU; ранее этот предел составлял 4 400 TEU), включая гигантские суда класса Neo-Panamax вместимостью 12 000 TEU. Пропускная способность канала возросла с 45 % до 79 % грузоподъемности, таким образом для судов класса Neo-Panamax экономится 14 дней по сравнению с обходными рейсами. Представители администрации Панамского канала – государственного учреждения страны – полагают, что расширение канала поможет получать 2,1 млрд долларов США в год, т.е. 2,8 % ВВП Панамы.

## Заботы о безопасности и помехах в работе

Невзирая на огромные возможности, предоставляемые расширением канала, появились растущие опасения по поводу безопасности проводки по водному пути судов класса Neo-Panamax. Отраслевые предупреждают, что новые шлюзы длиной 427 м и шириной 55 м слишком малы для судов класса Neo-Panamax. Самые крупные суда длиной 366 м и шириной 49 м будут оставлять в

шлюзе пустот лишь 6 м в ширину и 61 в длину, которые почти полностью займут буксиры, буксирующие судно по каналу. По данным исследования, проведенного по заказу Международной федерации транспортных рабочих Бразильским фондом моряков (Fundação Homem de Mar), при сильном ветре маневренность судов будет поставлена под угрозу, что повышает вероятность аварий, связанных с ограниченным размером шлюзов.

В ходе испытаний, проведенных в августе 2015 года, в шлюзе Коколи была обнаружена трещина. В связи с этим было выражено беспокойство относительно структурной целостности шлюзов. Цитированные в газете «New York Times» анонимные инженеры-строители утверждали, что трещины могли появиться из-за несоблюдения методики заливки бетона, в связи с чем в бетоне появились воздушные зазоры. По их словам, шлюз следовало бы снести и построить снова, однако это бы привело к банкротству проекта расширения канала. Администрация Панамского канала опровергла эти претензии, свалив вину на недостаточное армирование, и уверяла, что проблема уже решена за счет использования большего количества стальных стержней и дополнительного бетона.

Перспектива аварии с участием таких крупных судов и столь больших партий грузов представляет значительные финансовые риски для грузоотправителей и страхователей. Аварии также предполагают и косвенные расходы, связанные с задержками плановых проводок через канал других судов. В июне 2016 г. страховое агентство «Allianz Global Corporate & Specialty» распространило отчет, в котором говорится, что, исходя из средней стоимости страховки в размере 20 000 долларов США за TEU, после расширения канала по нему в день будут дополнительно проходить товары, застрахованные на 1,25 млрд долларов США. Отчет адресован грузоотправителям и страхователям с призывом принимать дополнительные меры по снижению риска и распространять сведения о том, какие последствия может иметь авария судна класса Neo-Panamax – один несчастный случай может принести больше убытков, чем когда-либо довелось видеть в сфере экспедирования.

## Дополнительные заботы

Дополнительные риски возникают и из-за возможных коллективных действий по защите интересов работников канала. Представители профсоюза строителей «Grupo Unidos por el Canal» и Национального союза работников строительной промышленности (Untraics) во время девятилетнего строительства канала постоянно бастовали

по самым разным причинам, включая заработную плату, изменения законов о труде и обвинения в коррупции, связанной со строительством, что привело к двухлетней задержке работ по расширению канала. По завершении работ по расширению канала наибольший риск все еще представляют забастовки работников канала. В свете проблем с безопасностью новых шлюзов любой несчастный случай с человеческими жертвами вызовет протест. Кроме того, «Suntrac» – крупнейший профсоюз Панамы организовал забастовки и по поводу правительственной политики, которая не связана с администрацией Панамского канала. Это свидетельствует о готовности к забастовкам по национальным вопросам, которые не входят в компетенцию администрации Панамского канала.

С появлением возможности прохождения по каналу судов класса Neo-Panamax сэкономленные средства могут не оправдать себя после применения ограничений по осадке во время засухи в окрестностях канала. В 2015 и 2016 г. администрация Панамского канала наложила более жесткие ограничения, уменьшив допустимое расстояние от ватерлинии до нижней линии корпуса (так называемую глубину), поэтому многим судам ради соответствия применяемым ограничениям приходится уменьшать вес груза. В апреле 2016 г. администрация Панамского канала уменьшила глубину на 15 см, а в мае 2016 г. – еще на столько же. Требования, чтобы суда класса Post-Panamax значительно облегчили свою загрузку, подрывают конкурентоспособность канала. С ростом потребления воды в Панаме и направлением дополнительных водных ресурсов на расширение шлюзов, как полагают, такие проблемы останутся актуальными и впрямь.

## Прогнозы

Успех расширения Панамского канала отчасти зависит от того, как администрация Панамского канала справится с этими рисками и какой ответ даст на появление ситуаций, связанных с безопасностью и структурными проблемами. Обнадуживает тот факт, что прежде чем повысить пропускную способность канала до проводки 13–14 судов в день, администрация Панамского канала вначале в течение испытательного периода проводила лишь четыре судна, хотя до сих пор временной период повышения мощности еще не установлен. Однако любые недочеты в сфере безопасности, падение уровня воды или повреждение шлюзов могут оказать значительное давление на администрацию Панамского канала для применения ограничений, которые отразятся на крупных судах и отрицательно скажутся на самой администрации и ее доходах.

Источник: «PGI Intelligence»

«PGI» – это расположенная в Лондоне консалтинговая компания, занимающаяся вопросами управления рисками, специализирующаяся на анализе геополитических данных и корпоративных расследований, кибер-безопасности и подготовке производственных мощностей. Дополнительную информацию о «PGI Intelligence», а также информацию о том, как бесплатно зарегистрироваться для свободного онлайн-доступа к порталу обзора геополитической информации, вы можете найти на Интернет-сайте [www.riskportal.pgintl.com](http://www.riskportal.pgintl.com) ■



# Тревога по поводу Панамского канала не проходит

**Анализ компании «PGI Intelligence» по поводу недочетов в безопасности судоходства и беспокойства относительно возможных несчастных случаев, обнародованный после открытия реконструированного Панамского канала, вскоре подтвердился. 21 июля морские порталы кишели сообщениями о повреждении контейнеровоза «Xin Fei Zhou» китайской компании COSCO во время прохождения Панамского канала.**

Новостной портал офшорной индустрии «gCaptain» сообщил: «Во время прохождения расширенного Панамского канала контейнеровоз класса «Неорапатах» врезался в стену одного из новых шлюзов и получил пробоину в корпусе. Как сообщается, контейнеровоз «Xin Fei Zhou», перевозивший 8 500 TEU, повредил борт во время перехода в северном направлении со стороны Атлантического канала в шлюзе «Agua Clara».

Данный инцидент – первый из множества прогнозируемых проблем новых шлюзов, создающих дополнительные риски для безопасности как судов, так и работников. В отличие от старых шлюзов, где суда буксировали локомотивы (так называемые мулы), в новых шлюзах курс судна регулируют два буксира – один спереди, другой позади судна.

Независимое расследование, проведенное по заказу Международной федерации транспортных рабочих (ИТФ) и опубликованное в начале года, привело к выводу, что безопасность и маневренность в новых шлюзах находится под угрозой из-за нескольких факторов, а именно: размеры новых шлюзовых камер слишком малы для конфигурации буксиров при разных погодных условиях. Подобные опасения по поводу проекта новых шлюзов и особенно размеров их камер, использования буксиров и господствующих в том регионе ветров порталу «gCaptain» высказал опытный лоцман Панамского канала еще в июле 2014 г.

Администрация Панамского канала отклонила выводы ИТФ как неправильные, утверждая, что анализу не хватает точности и достоверности. Говоря об инциденте 21 июля, представители администрации канала сообщили, что он еще расследуется, и отметили, что «это первый случай такого масштаба с момента открытия расширенного канала в июне».



## Независимые аналитики ИТФ выразили озабоченность

После того, как в ходе независимого расследования были подтверждены сомнения опытного лоцмана по поводу конструкции новых шлюзов, представляющих угрозу для судов и работников, руководство ИТФ также выразило свое беспокойство. Чиновники канала отрицают достоверность расследования.

ИТФ приступила к расследованию после того, как члены федерации, представители панамских профсоюзов, выразили серьезное беспокойство относительно отказа администрации канала вести диалог по поводу таких вопросов, как подготовка кадров, а также технические и строительные проблемы, которые привели к задержкам окончания проекта стоимостью 5,3 млрд долларов.

Расследование, которое было проведено бразильской компанией «Fundação Homem de Mar» (FHM), основывалось на математических выводах, полученных путем маневрирования в разных погодных условиях на тренажере с использованием масштабной модели новых шлюзов, модели типового судна класса «Неорапатах» и двух буксиров определенной конфигурации. В новых шлюзах курс судна регулируют два буксира – один со стороны носа, другой – с кормы судна. Другая пара буксиров (в общей сложности их четыре) используется при входе судна в воды канала и на подходе к шлюзам.

Специалисты ИТФ пришли к выводу, что безопасность маневренности внутри шлюзов находится под угрозой из-за нескольких факторов, а именно:

- размеры шлюзов слишком малы для безопасной эксплуатации (при закрытии обоих ворот);
- в шлюзах не предусмотрено безопасное место для буксиров, следовательно, нельзя допустить ни единой ошибки (вследствие человеческого фактора, некорректной траектории движения или отказа судового двигателя);
- недостаточное тяговое усилие во время швартовки;
- говоря о маневренности в шлюзах, контроль за судном был утрачен при средних погодных условиях, характерных для этой географической местности (данные предоставлены договаривающейся стороной). Основные причины инцидента – недостаточная мощность буксиров и тягового усилия. При более мягких погодных условиях маневр был бы безопасен;
- в выводах расследования рекомендуется провести полный анализ рисков и проводить специальные учения во избежание несчастных случаев,

которые могут привести к гибели людей или загрязнению окружающей среды.

## При строительстве Панамского канала были проигнорированы профессиональные знания и опыт лоцманов

Подобную озабоченность по поводу проекта новых шлюзов и особенно размеров их отдельных камер, использования буксиров и преобладающих в данной местности ветров порталу «gCaptain» еще в июле 2014 г. высказал опытный лоцман Панамского канала.

В октябре 2014 г. президент Ассоциации лоцманов Панамского канала Райниеро Салас в редакционной статье писал о беспокойстве по поводу основных вопросов эксплуатации, возникающих в связи с расширением канала, которые также затрагивают выбор использования буксиров вместо локомотивов, а также отсутствия структурированной программы подготовки лоцманов. Р.Салас также предупредил о сложностях при попытке расхождения двух судов в самом узком месте Панамского канала – выемке Кулебра.

В ходе презентации выводов расследования в Панаме генеральный секретарь ИТФ Стив Коттон сказал: «Мне бы хотелось сообщить, что расследование дало зеленый свет новым шлюзам, но, к сожалению, не могу. Мы оказались в ситуации, которая представляет потенциальную угрозу как для работников канала, так и для судов, через него проходящих. Это должно измениться. Проблемы, выявленные в данном расследовании, не удивят работников канала. К сожалению, их опыт и знания до сих пор игнорировались. К счастью, ими еще можно воспользоваться. Следует вовлечь в этот процесс людей, которые будут работать на канале, пока у нас еще есть время для исправления всех дефектов».

Администрация Панамского канала отклонила все выводы ИТФ и осталась при своем мнении, что проведенных учений было вполне достаточно.

«Претензии ИТФ в недавно опубликованном документе не основаны на математических моделях и не включают в себя данные навигационных испытаний, проведенных перед открытием канала, – уверяли представители администрации канала в заявлении, предоставленном порталу «gCaptain». – Таким образом, расследование научно неточное и недостоверное. Кроме того, авторы не проходили Панамским каналом и не обучены это делать».

Подготовлено по информации «gCaptain» ■





# Geresnė interneto prieiga jūroje didina kibernetinės saugos poreikius

**Gerėjant interneto prieigai jūroje, didėja kibernetinės atakos rizika. Tačiau imantis tinkamų priemonių šią riziką galima sumažinti iki organizacijai priimtino lygio.**

**Anthony Daly,**

*PGI (Protection Group International) saugumo analitikas*

Didžioji Britanija – jūrų valstybė. Mes esame priklausomi nuo jūros prekybinių kelių. Su jūra susiję daugiau nei 90 % pasaulinės prekybos, o Jungtinėje Karalystėje šis skaičius dar didesnis ir siekia 95 %.

Štai keletas JK laivybos paslaugų sektoriaus indėlio į JK ekonomiką pavyzdžių:

- 13,8 mlrd. Didžiosios Britanijos svarų JK BVP (iš viso 0,9 %).
- 2,7 mlrd. Didžiosios Britanijos svarų iš mokesčių pajamų.
- 262 700 darbo vietų (0,8 % visos JK darbo jėgos).

Jūrų sektoriuje vyrauja labai stipri konkurencija. Pajutęs, kad kuri nors įmonė yra nepakankamai pasiruošusi atremti visus galimus rizikos veiksnius, klientas gali pasirinkti konkurento paslaugas. Ar tikrai galima sau leisti prarasti sutartį dėl neapsižiūrėjimo?

Atminkite – vykdant savo sistemų rizikos vertinimą, nepriklausomai nuo to, ar veiklą vykdate jūroje ar krante, vertėtų prisiminti tris kertinius informacijos saugumo akmenis: konfidencialumą, integralumą ir duomenų prieinamumą.

## Dalykai, kuriuos vertėtų apsvarstyti

Ar turite pasiruošę incidentų valdymo ir likvidavimo planus? Ar jie tinkamai atlieka savo funk-

ciją ir ar jų veiksmingumas buvo išbandytas? Ar apsvarstėte tokius scenarijus, kaip visiškas ryšio jūroje praradimas, kai jums gali prireikti laive žmogaus, kuris pasirūpintų kibernetinės saugos incidentais turėdamas minimalią pagalbą iš kranto, arba jūsų laive aptarnavimo laikotarpiu dirbant rangovams ir neturint galimybės sužiūrėti, prie kurių sistemų jie turi prieigą?

Ar jūsų tinklai užrakinti, ar jums tikrai būtina leisti naudotis USB prieiga prie IT sistemų, kuriuos yra susijusios su OT sistemomis? Ar jūsų IT specialistai pasirūpinimo, kad prieiga prie jungčių, protokolo ir paslaugų būtų minimali, norint užtikrinti jūsų organizacijos saugumo politikos vykdymą? Ar jūsų tinklo įrenginiai tinkamai sukonfigūruoti? Paslaugų praradimas jūroje dėl netaisyklingai sukonfigūruotos ugniasienės yra skausmingas ir brangus būdas sužinoti, kad vis dėlto ji neveikia.

Ar jūsų vartotojų sąsajos užrakinamos, kad vartotojai galėtų atlikti savo darbą turėdami mažiausiai privilegijų? Prieiga prie sąsajų su administratoriaus privilegijomis turėtų būti apribota iki minimumo. Ar laivo personalo vartotojo sąsajos panaikinamos vos jiems išlipus iš laivo? Ar siunčiant duomenis iš laivo į krantą ir atvirkščiai jie užkoduojami norint išvengti jautrios informacijos nutekėjimo? Ar užtikrinote tinkamos taisyklių tvarkymo ir reguliaraus antivirusinės programi-

nės įrangos atnaujinimo politikos vykdymą? Turint ribotą duomenų srautą, tai gali būti sudėtinga.

Ar jūsų vartotojai yra susipažinę su galima grėsme nesilaikant kibernetinio saugumo? Ar jūsų organizacija turi vartotojų švietimo politiką? Jei ne, kodėl? Kibernetinės saugos specialistams labai lengva kalbėti apie interneto naudojimosi riziką, juk mes tai darome kiekvieną dieną. Jei turite vartotoją, kuriam darbo metu retai tenka susidurti su IT sritimi, natūralu, kad jis turės šiek tiek mažiau žinių apie galimą riziką. Kalbant apie išlaidų taupymą, ar tikrai galite sau leisti skirti lėšų susitvarkyti su kibernetinės saugos incidento padaryta žala, kurią sukėlė kuris nors nepakankamai informuotas jūsų darbuotojas?

Jei nutiktų blogiausia ir jūroje patirtumėte kibernetinę ataką, kuri paveiktų valdymo ar navigacijos sistemas, ar turite pasiruošę atitinkamas procedūras, kurios užtikrintų beveik nenuostolingą darbų vykdymą? Ar tos procedūros buvo išbandytos? Tikrai nenorėtumėte atsidurti situacijoje, kai tos procedūros pasirodo neveiksmingos, jūs esate praradę ryšį, o valdymo bei navigacijos sistemos – išėjusios iš rikiuotės. Kada paskutinį kartą treniravotės naudotis jūrlapiais? Dabar būtų ne pats geriausias laikas išsiaiškinti, kad jūsų jūrlapiai – pasenę, o jūs neturite naujausių patikslinimų.

Jei vien galvojant apie tokių problemų sprendimus paskausta galva, tuomet susisiekite su kibernetinės saugos ekspertais. ■





# Panama: nuogaštavimai dėl kanalo plėtros gali užgožti ekonominius pranašumus

**Birželio 26 d. buvo iškilmingai atidaryta trečioji Panamos kanalo šliuzų sistema, atvėrusi vartus didžiausiems pasaulyje konteinerių laivams, įskaitant „Neo-Panamax“ klasės laivus. Šia plėtra buvo pabaigtas devynerius metus trukęs ir 5,3 mlrd. JAV dolerių kainavęs projektas, kurio tikslas – padidinti krovinų apimtį ir palengvinti prekybą tarp Šiaurės bei Pietų Amerikos ir Rytų Azijos.**

**Tačiau naujieji pokyčiai iškėlė daugybę su saugumu susijusių klausimų, dėl kurių gali kilti nelaimingi atsitikimai, užtrukti krovinų pervežimas bei išaugti draudimo įmokos. Su naujaisiais šliuzais susiję struktūriniai klausimai taip pat graso ilgalaikiui projekto vientisumui ir naujiems krovinų vilkinimo atvejams.**

Trečiosios Panamos kanalo šliuzų sistemos statybos turėjo žymiai pagerinti prekybos tarp Azijos rinkų ir JAV bei Lotynų Amerikos Rytų pakrantės ekonominį efektyvumą. Dėl naujųjų šliuzų kanalu gali plaukti iki 13 000 ekvivalentinių dvidešimties pėdų konteinerių (TEU) talpinantys laivai (anksčiau ši riba buvo iki 4 400 TEU), įskaitant milžiniškus 12 000 TEU talpinančius „Neo-Panamax“ klasės laivus. Kanalo pralaidumas padidės nuo 45 % iki 79 %, šitaip „Neo-Panamax“ klasės laivams sutaupant 14 dienų kelionės aplinkui. Valstybės valdoma Panamos kanalo valdyba spėja, kad kanalo plėtra per metus padės uždirbti 2,1 mlrd. JAV dolerių, t. y. 2,8 % BVP.

## Rūpesčiai dėl saugumo ir darbo trukdžiai

Nepaisant milžiniškų kanalo plėtros galimybių, ėmė kilti vis nauji klausimai dėl jo saugumo, susijusio su „Neo-Panamax“ klasės laivais. Pramonininkai įspėjo, kad 427 m ilgio ir 55 m pločio naujieji šliuzai yra per maži „Neo-Panamax“ klasės laivams. 366 m ilgio ir 49 m pločio naujieji laivai šliuze paliktų tik 6 m plotį ir 61 m ilgį, kuriuos beveik visus sunaudotų laivą kanalu tempiantys vilkikai. Tarptautinės transporto darbuotojų federacijos ir Brazilijos jūrininkų fondo (isp. *Fundação Homem de Mar*) vykdyto tyrimo duomenimis, vėjuotos oro sąlygos gali sutrikdyti laivų manevringumą, dėl kurio gali kilti nelaimingi atsitikimai, susiję su ribotu šliuzų dydžiu.

2015 m. rugpjūtį vykusių bandymų metu Cocoli šliuze atsiradus įtrūkimams buvo išreikštas susirūpinimas dėl šliuzų struktūrinio vientisumo. Dienraštyje „New York Times“ cituoti anoniminiai statybos inžinieriai teigė, kad įtrūkimai greičiausiai galėjo atsirasti todėl, kad nebuvo laikomasi betono pylimo standartų ir šliuze atsirado oro tarpų. Pasak jų, šliuzą reikėtų nugriauti ir pastatyti iš naujo, tačiau plėtros projektą tada ištiktų bankrotas. Panamos kanalo valdyba teiginius paneigė, kaltę dėl įtrūkimų suversdama nepakankamiems sutvirtinimams, teigdama, kad problema jau išspręsta panau-

dojus daugiau plieno strypų ir papildomo betono.

Su tokiais dideliais laivais ir krovinų kiekiais susijusi nelaimingo atsitikimo galimybė kelia didelę finansinę riziką ekspeditoriams ir draudėjams. Dėl nelaimingo atsitikimo taip pat kiltų ir netiesioginių išlaidų, susijusių su kanalu turinčių plaukti laivų užlaikymu. 2016 m. birželį draudimo agentūra „Allianz Global Corporate & Specialty“ išplatino pranešimą, kad, remiantis vidutine 20 000 JAV dolerių už TEU draudimo verte, išplėtus kanalą per dieną juo praplauks papildoma 1,25 mlrd. JAV dolerių verte apdraustų krovinų. Pranešimu kreiptasi į ekspeditorius ir draudėjus, raginant imtis papildomų rizikos mažinimo priemonių ir skleisti žinią apie tai, kokią poveikį galėtų turėti „Neo-Panamax“ klasės laivo avarija – vienas nelaimingas atsitikimas galėtų atnešti daugiau nuostolių, nei kada yra tekę matyti ekspedijavimo srityje.

## Papildomi rūpesčiai

Nesklandumai kyla ir dėl galimų kolektyvinių kanalo darbuotojų interesų gynimo veiksmų. „Grupo Unidos por el Canal“ statybininkų profesijos ir Nacionalinės statybų pramonės darbininkų sąjungos (*Untraics*) atstovai devynerius metus trukusių kanalo statybų metu nuolatos streikavo dėl įvairiausių priežasčių, įskaitant darbo užmokestį, darbo įstatymų pakeitimus ir kaltinimus dėl su statybomis susijusia korupcija – dėl to kanalo plėtros darbai buvo uždelsti dvejus metus. Kanalo plėtros darbams pasibaigus, didžiausią riziką vis dar kelia galimi kanalo darbuotojų streikai. Kylant naujųjų šliuzų saugumo klausimams, bet koks darbuotojų aukomis pasibaigęs nelaimingas atsitikimas įžeis pramonininkų protestą. Be to, „Suntrac“ – didžiausia Panamos profsąjunga, organizavusi streikus ir dėl vyriausybės politikos, kuri nėra susijusi su Panamos kanalo valdyba – tai rodo polinkį streikuoti dėl nacionalinių klausimų, kurių Panamos kanalo valdyba išspręsti negali.

Atsiradus galimybei praplaukti „Neo-Panamax“ klasės laivams, sutaupytos lėšos gali nepasiteisinti

pritaikius grimzlės apribojimus sausros kanalo apylinkėse metu. 2015 m. ir 2016 m. Panamos kanalo valdyba ėmė taikyti vis griežtesnius apribojimus, mažindama leistiną atstumą nuo vaterlinijos iki korpuso dugno, todėl daugeliui laivų norint atitikti taikomus apribojimus tenka lengvinti savo krovinį. 2016 m. balandį Panamos kanalo valdyba sumažino maksimalų grimzlės dydį 15 cm, o 2016 m. gegužę – dar tiek pat. Reikalavimai, kad „Post-Panamax“ klasės laivai žymiai palengvintų savo krovinį, menkina kanalo konkurencingumą. Didėjant Panamos vandens vartojimui ir nukreipus papildomus vandens resursus šliuzų plėtrai, manoma, kad tokie trūkumai ir toliau liks aktualūs.

## Perspektyvos

Panamos kanalo plėtros sėkmė iš dalies priklauso nuo to, kaip Panamos kanalo valdyba susitvarkys su šiomis rizikomis ir kokią atsaką duos su saugumu ir struktūrinėmis spragomis susijusioms situacijoms. Laimei, prieš padidinant kanalo pralaidumą iki 13–14 perkėlimų per dieną, Panamos kanalo valdyba ėmėsi atsargumo priemonių ir iš pradžių bandomuoju laikotarpiu per dieną praleisdavo tik keturis laivus, nors pajėgumų padidinimo laikotarpis dar nebuvo nustatytas. Tačiau bet kokie saugumo trūkumai, vandens lygio mažėjimas ar žala šliuzams sudarytų didžiulį spaudimą Panamos kanalo valdybai pritaikyti apribojimus, kurie atsilieptų didesniems laivams ir turėtų neigiamos ekonominės įtakos pačiai valdybai ir jos pelnui.

Šaltinis: „PGI Intelligence“  
„PGI“ – tai Londone įsikūrusi rizikos valdymo konsultacijų įmonė, kuri specializuojasi geopolitinių duomenų analizės, įmonių tyrimų, kibernetinės saugos ir gebėjimų stiprinimo srityse. Daugiau informacijos apie „PGI Intelligence“ ar kaip nemokamai užsiregistruoti „PGI“ geopolitinės informacijos apžvalgos portale „The Risk Portal“, rasite interneto svetainėje [www.riskportal.pgtil.com](http://www.riskportal.pgtil.com) ■





# NERIMAS DĖL PANAMOS KANALO SAUGUMO NEATSLŪGSTA

Po Panamos kanalo atidarymo „PGI Intelligence“ paskelbta analizė apie laivybos saugumo spragas ir nerimą dėl galimų incidentų netruko pasitvirtinti. Liepos 21-ąją jūriniai portalai mirgėte mirgėjo pranešimais apie incidentą, nutikusį Kinijos kompanijos COSCO konteinervežiui MV „Xin Fei Zhou“ praplaukiant Panamos kanalu.



Jūrų ir pakrančių pramonės portalas „gCaptain“ rašė: „Keldamasis išplėstu Panamos kanalu, „Neo-Panamax“ tipo konteinerinis laivas atsitrenkė į vieno iš naujųjų šliuzų sieną ir pramušė borte skylę. Pasak liudininkų, 8 500 TEU konteinerinis laineris MV „Xin Fei Zhou“ prabrėžė savo bortą keldamasis Atlanto vandenyno pusėje esančiu „Agua Clara“ šliuzu į šiaurę.

Šis incidentas – tai pirmoji iš daugelio prognozuojamų naujųjų šliuzų problemų, keliančių riziką tiek laivų, tiek darbuotojų saugumui. Skirtingai nei senuosiuose šliuzuose, kuriuose laivus tempdavo lokomotyvai (taip pat vadinami mulais), naujuosiuose laivo kursą reguliuoja du vilkikai – vienas priekyje, o kitas gale.

Pasak Tarptautinės transporto darbuotojų federacijos (ITF) atlikto ir anksčiau jau publikuoto nepriklausomo tyrimo, saugai ir manevringumui naujuosiuose šliuzuose trukdo keletas faktorių, ypač tai, kad naujųjų šliuzų dydis įvairiomis oro sąlygomis darbu su vilkikais yra per mažas. Panašų susirūpinimą dėl naujųjų šliuzų projekto ir ypač jų dydžio, vilkikų naudojimo ir tam regionui būdingo vėjo portalui „gCaptain“ buvo išreiškęs patyręs Panamos kanalo locmanas dar 2014 m. liepą.

Panamos kanalo vadovybė atmetė ITF išvadas kaip neteisingas, teigdama, kad tyrimas yra netikslus ir nepatikimas. Kalbėdama apie liepos

21-osios incidentą, Panamos kanalo vadovybė teigė, kad šiuo metu vyksta tyrimas ir atkreipė dėmesį, kad tai yra pirmas tokio masto incidentas nuo pat išplėsto kanalo atidarymo birželį.“

## Nepriklausomi ITF tyrėjai išreiškė susirūpinimą

Po to, kai nepriklausomo tyrimo metu buvo patvirtintos vietinio patyrusio locmano abejonės dėl naujųjų šliuzų konstrukcijos, keliančios pavojų laivams ir darbuotojams, ITF taip pat išreiškė savo susirūpinimą. Kanalo vadovybė teigia, kad tyrimas yra nepatikimas.

ITF pradėjo tyrimą po to, kai Panamoje įsikūrusios federacijos narės išreiškė rimtą susirūpinimą dėl Panamos kanalo vadovybės atsakymo leistis į diskusijas dėl tokių dalykų, kaip mokymai bei techninės ir konstrukcinės problemos, dėl kurių 5,3 mlrd. dolerių projektas buvo užvilktas.

Tyrimas, kurį atliko Brazilijos „Fundação Homem de Mar“ (FHM), buvo paremtas matematinėmis išvadomis, gautomis atliekant įvairių oro sąlygų bandymus, kuriuose naudotas sumažintas naujųjų šliuzų maketas, įprasto „Neo-Panamax“ laivo modelis ir numatytos dviejų vilkikų konfigūracijos. Naujuosiuose šliuzuose laivo kursą reguliuoja du vilkikai – vienas priekyje, o kitas gale. Kita vilkikų pora (taigi, iš viso keturi) pa-

deda laivui įplaukti į kanalo vandenį ir artintis prie šliuzų.

ITF padarė išvadą, kad manevringumui ir saugumo užtikrinimui šliuzuose trukdo keletas faktorių:

- Šliuzai saugiai veiklai yra per maži (uždarius abėjus vartus).
- Šliuzuose nėra numatyta saugi vieta vilkikams, vadinasi, negali būti jokių klaidų (kylančių dėl žmogiškojo faktoriaus, komunikacijos trikdžių ar sugedusių mechanizmų).
- Trauka švartavimosi režimu yra nepakankama.
- Kalbant apie manevringumą šliuzuose, laivo kontrolė buvo prarasta esant vidutinėms tai geografinė vietai būdingoms oro sąlygoms (duomenys pateikti susitariančiosios šalies). Pagrindinė incidento priežastis – nepakankamai galingi vilkikai ir trauka švartavimosi režimu. Esant ramesnėms oro sąlygoms, manevras būtų saugus.
- Pasak tyrimo, norint išvengti nelaimingų atsitikimų, galimos taršos ar net aukų, rekomenduotina atlikti pilną rizikos analizę ir vykdyti specialius mokymus.

## Panamos kanalo statybos metu locmanų kompetencija ir patirtis buvo ignoruojama

Panašų susirūpinimą dėl naujųjų šliuzų projekto ir ypač jų dydžio, vilkikų naudojimo ir tam regionui būdingų oro sąlygų portalui „gCaptain“ dar 2014 m. liepą buvo išreiškęs patyręs Panamos kanalo locmanas.

2014 m. spalį Panamos kanalo locmanų asociacijos prezidentas kapitonas Rainiero Salas vedamajame straipsnyje rašė apie dėl išplėsto kanalo kylančius eksploatavimo klausimus, kuriuose taip pat buvo nagrinėjamas pasirinkimas vietoje lokomotyvų naudoti vilkikus, bei struktūrizuotų mokymų locmanams trūkumą. R. Salas taip pat perspėjo apie sunkumus Kulebros (buvusiam Gailardo) ruože – siauriausioje Panamos kanalo vietoje – bandant prasilenkti dviem laivams.

Panamos mieste pristatydamas tyrimą ITF generalinis sekretorius Steve Cotton kalbėjo: „Norėčiau pranešti, kad tyrimas naujesiems šliuzams davė žalią šviesą, tačiau negaliu. Esame situacijoje, kuri kelia potencialų pavojų tiek dirbantiems kanale, tiek juo plaukiantiems. Tai turi pasikeisti. Šiame tyrime nustatytos problemos kanalo darbuotojų nenustebins. Deja, jų patirtis ir žinios iki šiol buvo tildomos. Laimei, jomis vis dar galima pasinaudoti. Reikėtų į šį procesą įtraukti šliuzuose dirbsiančius asmenis, kol dar turime laiko ištaisyti visus defektus.“

Panamos kanalo vadovybė atmetė visas tyrimo išvadas ir liko prie savo nuomonės, kad vykdyti mokymų visiškai pakanka.

„Neseniai publikuotame dokumente ITF teiginiai nėra paremti matematiniais modeliais ir juos nebuvo įtraukti ruošiantis kanalo atidarymui vykdytų navigacinių tyrimų duomenys, – teigė vadovybė „gCaptain“ portalui. – Taigi, tyrimas yra mokslškai netikslus ir nepatikimas. Be to, tyrimo vykdytojai patys nesikėlė Panamos kanalu ir nėra apmokyti tai daryti.“

*Parengta pagal „gCaptain“ informaciją* ■





# Бизнес разговаривает на английском

Литовская народная пословица гласит: «Знаешь слово – знаешь дорогу», а китайская пословица подтверждает, что знание языков – это сокровище, которое будет следовать за своим владельцем везде. «Язык – это ключ к сердцам людей», – утверждал южноафриканский писатель индийского происхождения Ахмад Дидат, а английский писатель и публицист Джордж Оруэлл произнес о силе речи такие слова: «Но ведь если мысль может испортить язык, то и язык может испортить мысль». Дабы этого не произошло, необходимо постоянно совершенствоваться и мысли, и язык, ибо язык может изменить реальность. По мнению канадского психолога и лингвиста Франка Смита, «один язык помещает вас в коридор на всю жизнь, два языка открывают каждую дверь на пути».

Итак, в преддверии начала учебного года поговорим о языках. Гость журнала – Альгирдас Каралюс, официальный представитель Литвы на всемирных чемпионатах по запоминанию (англ. *The World Memory Championships*), родоначальник и основатель инновационной системы обучения «Ergonomix Learning» в Литве, автор самого быстрого в мире метода изучения иностранных языков «Метод колибри» и учредитель одноименной языковой школы.

Каким новым высказыванием вы можете дополнить мысли об изучении языков, которое будет цитироваться со ссылкой «Альгирдас Каралюс»?

Самый главный навык XXI века – это способность учиться быстро. Мы живем в такие времена, когда все меняется безумно быстро. Поэтому единственный способ не утонуть в море информации – это способность быстро усваивать не только новые знания, но и навыки. И самый главный навык, который гарантирует наше процветание в этом глобальном мире, это умение быстро изучать иностранные языки. Нравится это нам или не нравится, однако английский язык стал языком мирового сотрудничества и, если ты не знаешь английского, то волей-неволей становишься «второсортным».

Титулы «официальный представитель Литвы на всемирных чемпионатах по запоминанию», «родоначальник и основатель инновационной системы обучения», «автор самого быстрого в мире метода изучения иностранных языков» звучат несколько фантастически. На чем основывается созданная вами инновационная система обучения и как она действует?

Первая база, на которую опирается «Метод колибри», это мои безуспешные попытки изучения иностранных языков, длившиеся 30 лет. Чего я только не испробовал, стремясь овладеть английским языком! Ездил в Англию, Америку, пытался учиться самостоятельно, с преподавателем, но дальше базовых фраз продвинуться не смог. Тогда я принялся искать ответ: или что-то нехорошо со мной, или система обучения неэффективна. Ответ

я искал по всему миру. Встречался со множеством полиглотов, экспертов по быстрому запоминанию и, посетив 60 стран мира, в итоге сделал вывод, что со мной все в порядке. Однако чтобы быстро освоить язык, надо использовать принципиально другие методы, нежели я делал до того.

Я создал программу, которая в первую очередь поможет мне, и за 7 дней добился большего прогресса, чем за все предыдущие 30 лет. Тогда мои друзья принялись расспрашивать, что надо делать, чтобы выучить иностранный язык. А вот теперь уже тысячи людей во всем мире к собственному изумлению убедились, что «Метод колибри» может помочь им совершить быстрый прорыв в изучении иностранных языков.

«Метод колибри» опирается на несколько основных принципов:

1. Успех с первого раза. Курсы организованы так, чтобы у студента не было «никакого шанса срезаться», и 100 % человек проводят 100 % времени на курсах в зоне успеха.

2. Используется работа левого и правого полушарий головного мозга. Как известно, левое полушарие отвечает за логику, а правое – за воображение. Соединив их оба, получаем эффект синергии, когда  $1 + 1 = 11$ .

3. Одна трудность за один раз. Чтобы добиться максимально быстрого результата, мы должны сконцентрировать внимание на одном навыке. Таким образом, сначала выучиваем грамматику, потом – слова, затем переходим к фонетике и т.д.

4. От общего к деталям. Этот принцип существенно отличает «Метод колибри» от традиционных курсов. В первый день мы охватываем всю грамматику, а далее ее детализируем. В традици-



онном изучении все наоборот – от деталей пытаются перейти к общему.

5. Всего в 7-дневный курс «Метода колибри» внедрено 73 ускорителя, которые обеспечивают, что любой студент, независимо от его знаний или мотивации, за 7 дней сумеет овладеть всеми необходимыми инструментами, которые помогают научиться говорить на иностранном языке в рекордно короткие сроки.

Замыслы фантастические, так почему же для названия своей школы вы выбрали имя столь крохотной птички?

Колибри – самая быстрая птица в мире. Хотя это звучит невероятно, но летящий колибри развивает скорость до 80 км/час. А это значит, что если сопоставить размеры тела колибри с развиваемой им скоростью, то он летит быстрее истребителя! Также колибри – самая легкая и веселая птица в мире, поскольку способна летать вниз головой и назад. Поэтому «Метод колибри» является самым быстрым, самым легким и самым веселым способом изучения иностранных языков.

Чем «Метод колибри» отличается от множества других методов изучения языков?

Все школы иностранных языков можно разделить на две группы. Одна группа – сторонники традиционных методов, они, по сути, используют только левое полушарие головного мозга. На их занятиях студентов заставляют учить все правила грамматики и исключения, а основным инструментом обучения является зубрежка – многократное механическое повторение. Такое обучение длится десятилетиями, но, увы, 80 % студентов отсеиваются по пути, 17 % овладевают базовым уровнем и лишь 3 % научаются говорить свободно.

Другая группа – коммуникативные курсы, основной акцент которых ставится на общении. Представители этого метода совершенно игнорируют грамматику, правила, сосредотачиваются на преодолении языкового барьера. Людям нравятся такие курсы, однако существует одна большая проблема – они научаются общаться неправильно. И чем больше общаются, тем более неправильная речь становится их привычкой.

«Метод колибри» является золотой серединой. Мы используем оба полушария головного мозга. Здесь грамматика излагается визуально, с учетом принципов когнитивной эргономики, которые позволяют человеку обучаться новым навыкам в





самой удобной для мозга форме.

Когнитивная эргономика является новой наукой о том, как преподнести любую информацию в удобной для мозга форме. Таким образом, люди выучивают всю грамматику английского языка в рекордно короткие сроки – за 1 день.

Далее с использованием методов мнемотехники (техники запоминания) они за час безо всякой зубрежки выучивают более 100 новых слов. Чтобы выучить 2000 наиболее часто используемых слов английского языка, которые составляют 95 % разговорной речи, людям требуется менее 20 часов.

Еще используется метод «S.H.L.U.s», позволяющий естественным путем, как мы это и делали в детстве, понимать новый язык и разговаривать на нем так быстро и свободно, как мы это делаем на родном языке.

**Многие люди жаждут обладать хорошей памятью и выучить более одного или двух иностранных языков, однако не всем это удается. Может ли ваша методика развеять мифы о пределах природных способностей человека?**

«Метод колибри» разрушает глубоко укоренившиеся мифы.

Как утверждается в первом мифе, для того чтобы выучить несколько языков, требуются талант и очень хорошая память. «Метод колибри» позволяет любому человеку, независимо от возраста и талантов, развить такую скорость усвоения информации, о какой могут мечтать самые талантливые полиглоты. Хорошая память не является вопросом таланта, это лишь вопрос техники и тренировок. И это доказала многолетняя практика всемирных чемпионатов по запоминанию. У многих чемпионов мира по запоминанию в детстве были проблемы с памятью, однако, тренируя свои способности к запоминанию, они достигли такого уровня, о каком мечтают самые талантливые люди.

«Метод колибри» разрушает и второй миф – что дети обучаются иностранным языкам быстрее, чем взрослые. Правда состоит в том, что дети, желая заговорить на своем родном языке, посвящая обучению несколько лет и перед своей первой фразой совершают около 3 000 000 неудачных попыток. У взрослого человека уже есть в мозгу один язык, и, используя методы скоростного обучения, он может изучить любой иностранный язык как минимум в 10 раз быстрее, чем ребенок.

Третий миф звучит так: «Существуют легкие и трудные языки». Если бы это было правдой, то дети представителей трудных языков, к примеру, китайцы или арабы, начинали говорить позже. Однако дети всего мира начинают говорить примерно в одном возрасте. По «Методу колибри» мы подготовили программу изучения не только английского языка, но и китайского, испанского, французского, итальянского, русского, немецкого, норвежского. И скорость, при которой выучиваются разные языки, примерно одинаковая – 7 дней.

**Кто является слушателями ваших курсов, иначе говоря, на какую аудиторию вы ориентируетесь?**

Нашу аудиторию чаще всего составляют приемыльщики или их близкие, у которых мало свободного времени и которым нужен результат уже сегодня. Это люди, которые мыслят оптимально.



Они хотят с минимальными усилиями достичь максимального результата.

**На вашем веб-сайте информация публикуется лишь на литовском языке. Вы работаете только в Литве?**

В настоящее время мы работаем в Литве, России, Украине, Норвегии, Франции, Испании, Америке, а в наших ближайших планах – Китай. Потребность столь высока, что в настоящее время мы просто не успеваем ее удовлетворять. Вот поэтому сейчас занимаемся подготовкой новых сайтов на новых языках.

**На многих международных бизнес-мероприятиях даже не англоязычные люди общаются между собой на английском языке. Так что можно смело утверждать, что бизнес разговаривает на английском языке. Видите ли вы в этом контексте перспективы курсов? В каких странах вы собираетесь расширять свою деятельность и обучение каким языкам можете предложить?**

Самая высокая потребность и наше внимание – к Китаю. Новые данные исследований показывают, что каждый третий китаец мечтает выучить английский язык, однако множество программ, которые уже созданы, не дают желаемого результата.

Курсы по «Методу колибри» могут проводиться в огромных аудиториях, где одновременно могут учиться тысячи человек. Одновременно могут учиться люди с разным уровнем знания языка. Парадокс: чем больше людей в одном зале, тем выше энергетика. Кроме того, существует множество общих упражнений, которые выполняет весь зал, однако одновременно 80 % времени люди работают с языковой информацией своего уровня. Таким образом «Метод колибри» очень хорошо объединяет в себе как групповую, так и индивидуальную работу.

**В последнее время взоры многих участников бизнеса устремляются на Китай как на инициатора стратегии Нового шелкового пути, к которой уже присоединились 60 стран, представляющих треть мировой экономики. Мир начинает изучать китайский язык, а китайцы интенсивно изучают английский. Руководители некоторых компаний, работающих на международном рынке, настроены обучать своих сотрудников английскому языку без отрыва от производ-**

**ства. Какими для вас могут быть возможности такого обучения в Китае или в других странах?**

Другой сегмент наших клиентов – это предприятия, которые работают внутри Китая или с Китаем. Компаниям, в которых трудится большой персонал, важно, чтобы изучение иностранных языков велось без отрыва сотрудников от работы. «Метод колибри» великолепно подходит для этих компаний, поскольку его легко адаптировать к специфике каждой компании. Мы подготовили курсы иностранных языков по «Методу колибри» для сетей гостиниц, заводов, делового сегмента. На них людей обучают не иностранному языку как таковому, а учат решать конкретные коммуникативные задачи, с которыми они сталкиваются в жизни и на работе.

**Вы подготовили и опубликовали несколько книг. Какую цель вы ставите перед собой, когда пишете методическую литературу? Для какой аудитории она предназначена?**

Одна из написанных мной книг в этом году стала бестселлером в США. Я написал ее вместе с Джеком Кэнфилдом, известным учителем успеха в Америке. Она называется «Route to success».

В настоящее время я пишу книгу совместно с чемпионом мира по скорочтению – экспертом Говардом Бергом. И хотя я написал много книг, все их объединяет одна идея – скоростное обучение.

Моя специализация очень узкая. Я являюсь метаметодистом и работаю вместе только с мастерами высшего уровня в разных сферах.

Метаметодизм – это междисциплинарная наука, которая помогает создавать методики скоростного обучения и адаптировать их в разных сферах. Поэтому я постоянно по заказам подготавливаю методики и программы скоростного обучения для медиков, хирургов высшего уровня, также у нас есть программы скоростного обучения для продавцов или людей, которые хотят овладеть музыкальными инструментами, рисованием. Во всех этих программах я сотрудничаю с мастерами высшего уровня, поскольку моя миссия – помочь передать знания этих мастеров людям в очень простой форме. Ибо самое сложное – это превратить сложные вещи в простые, понятные и доступные обучению. Многие люди говорят, что я подобен мосту между экспертами и простыми людьми, которые хотят как можно скорее овладеть новыми навыками.

Спасибо за беседу. ■





# Verklas kalbasi angliškai



Lietuvių liaudies patarlė byloja: „Moki žodį, žinai kelią“, o kinų patarlė patvirtina, kad tai, ko išmokai, yra lobis, kurio niekuomet neprarasi. „Kalba yra raktas į žmonių širdis“, – teigia indų kilmės Pietų Afrikos rašytojas Ahmedas Deedat, o anglų rašytojas ir publicistas Džordžas Orvelas apie kalbos galią yra pasakęs tokius žodžius: „Jeigu mintys gali sugadinti kalbą, tai kalba taip pat gali pažeisti mintis. Idant taip neatsitiktų, būtina nuolat tobulinti ir mintis, ir kalbą, nes kalba gali pakeisti tikrovę. Anot kanadiečio psichologo ir lingvisto Franko Smito, viena kalba įkalins jus gyvenimo koridoriuje, dvi kalbos – atvers kiekvienas duris jūsų kelyje.“ Taigi, artėjant mokslo metų pradžiai, pakalbėkime apie kalbas. Žurnalo svečias – pasaulio atminties čempionatų (angl. *The World Memory Championships*) oficialus atstovas Lietuvoje, inovatyvios mokymo sistemos „Ergonomix Learning“ pradininkas ir įkūrėjas Lietuvoje, greičiausio pasaulyje užsienio kalbų mokymosi būdo „Kolibrinio metodo“ autorius bei to paties pavadinimo kalbų mokymo mokyklos steigėjas Algirdas Karalius.

**Kokiu nauju posakiu galėtumėte papildyti mintis apie kalbų mokymąsi, kuris būtų cituojamas su nuoroda „Algirdas Karalius“?**

Pats svarbiausias XXI a. įgūdis yra sugebėjimas mokytis greitai. Mes gyvename laikais, kai viskas beprotingai greitai keičiasi. Todėl vienintelis būdas nenuskęsti informacijos jūroje yra sugebėjimas greitai įsisavinti ne tik naujas žinias, bet ir įgūdžius. Ir pats svarbiausias įgūdis, kuris užtikrins mūsų klestėjimą šiame globaliame pasaulyje, yra mokėjimas greitai mokytis užsienio kalbų. Patinka mums tai ar ne, tačiau anglų kalba tapo pasaulio tarpusavio bendradarbiavimo kalba ir, jeigu tu nemoki anglų kalbos, norom ar nenorom tampi „antrarūšiu“.

**Teiginiai: „pasaulio atminties čempionatų oficialus atstovas Lietuvoje“, „inovatyvios mokymo sistemos pradininkas ir įkūrėjas“, „greičiausio pasaulyje užsienio kalbų mokymosi būdo autorius“, skamba šiek tiek fantastiškai. Kuo remiasi Jūsų sukurta inovatyvioji mokymo sistema ir kaip ji veikia?**

Pirmoji bazė, kuria remiasi „Kolibrinio metodo“, tai yra mano 30 metų nesėkmingi bandymai mokytis užsienio kalbų. Ko tik neišbandžiau, siekdamas įvaldyti anglų kalbą: važiauvau į Angliją, Ameriką, bandžiau mokytis savarankiškai, su mokytoju, bet toliau negu bazinės frazės niekur nesugebėjau pajudėti. Tada pradėjau ieškoti atsakymo. Ar čia kažkas su manimi negerai, ar mokymų sistema yra neefektyvi. Atsakymo ieškojau visame pasaulyje. Susitikau su daugybe poliglotų, greito įsiminimo ekspertų ir, aplankęs 60 pasaulio šalių, galiausiai padariau išvadą, kad su manimi viskas tvarkoje. Tačiau norint greitai įvaldyti kalbą, reikia naudoti iš principo kitus metodus, nei tai dariau iki šiol.

Tada sukūriau programą, kuri, visų pirma, padėtų man, ir per 7 dienas padariau didesnę progresą nei per visus 30 metų. Tuomet mano draugai ėmė klausinėti, ką reikia daryti norint išmokti užsienio kalbą? O štai dabar jau tūkstančiai žmonių visame pasaulyje savo nuostabai įsitikino, kad „Kolibrinio metodo“ gali jiems padėti „greitai prasisiveržti“ į užsienio kalbą.

„Kolibrinio metodo“ remiasi keliais pagrindiniais principais:

1. Sėkmė iš pirmo karto. Mokymai organizuoti taip, kad studentas neturėtų „jokio šanso susimauti“ ir 100 % žmonių 100 % laiko mokymuose praleidžia sėkmės zonoje.

2. Panaudojamas kairiojo ir dešiniojo smegenų pusrutulio darbas. Kaip žinome, kairysis pusrutulis atsakingas už logiką, o dešinysis už vaizduotę. Sujungus juos abu, mes gauname sinergijos efektą, kai  $1 + 1 = 11$ .

3. Vienas sunkumas per vieną kartą. Norėdami pasiekti maksimaliai greitą rezultatą, mes turime sukonzentruoti dėmesį į vieną įgūdį. Taigi mes iš pradžių išmokstame gramatiką, po to žodžius, po to pereiname prie fonetikos ir t. t.

4. Nuo bendrų dalykų prie detalių. Šis principas iš esmės skiria „Kolibrinio metodą“ nuo tradicinių mokymų. Pirmą dieną mes apimame visą gramatiką, o toliau ją detalizuojame. Tradiciniame mokyme yra viskas atvirkščiai – nuo detalių bandoma eiti prie bendro vaizdo.

5. Iš viso į „Kolibrinio metodo“ 7 dienų kursą

įdiegti 73 greitintuvai, kurie užtikrina, kad bet kuris studentas, nepriklausomai nuo jo mokėjimo ar motyvacijos, per 7 dienas sugebėtų įvaldyti visus būtinus instrumentus, kurie padeda išmokti kalbėti užsienio kalba per rekordiškai trumpą laiką.

**Užmojai didingi, tad kodėl savo mokyklos pavadinimui pasirinkote tokio mažyčio paukštelio vardą?**

Kolibris yra pats greičiausias pasaulyje paukštis. Nors skamba neįtikėtina, bet skrendantis kolibris pasiekia net 80 km/h greitį. O tai reiškia, kad palyginus kolibrinio kūną su išvystomu greičiu, jis skrenda greičiau nei naikintuvas! Taip pat kolibris yra pats lengviausias ir linksmiausias pasaulyje paukštis, nes sugeba skristi žemyn galva bei atbulas. Todėl „Kolibrinio metodo“ yra pats greičiausias, pats lengviausias ir linksmiausias būdas mokytis užsienio kalbų.

**Kuo „Kolibrinio metodo“ skiriasi nuo daugybės kitų kalbų mokymų metodų?**

Visas užsienio kalbų mokyklas galima suskirstyti į dvi grupes. Viena grupė – tradicinių metodų šalininkai, jie iš esmės naudoja kairįjį smegenų pusrutulį. Jų metu studentai verčiami mokytis visų gramatikos taisyklių ir išimčių, o pagrindinis mokymosi instrumentas yra „zubrinimas“, daugybinis mechaninis pakartojimas. Tokie mokslai trunka dešimtmečius, bet, deja, 80 % studentų nubyra pakeliui, 17 % įvaldo bazinį lygį ir tik 3 % išmoka kalbėti laisvai.

Kita grupė – komunikatyviniai kursai, kuriuose pagrindinis akcentas dedamas į bendravimą. Šio metodo atstovai visiškai ignoruoja gramatiką, taisykles, o akcentas dedamas į kalbos barjero įveikimą. Žmonėms patinka tokie kursai, tačiau yra viena didelė problema – išmokstama bendrauti netaisyklingai. Ir kuo daugiau bendrauja, tuo daugiau netaisyklinga kalba tampa jų įpročiu.

„Kolibrinio metodo“ yra auksinis vidurys. Mes naudojame abu smegenų pusrutulius. Čia gramatika yra išdėstoma vizualiai, atsižvelgiant į kognityvinės ergonomikos principus, kurie leidžia žmogui mokytis naujų įgūdžių patogiausioje smegenims formoje.

Kognityvinė ergonomika yra naujas mokslas apie tai, kaip pateikti bet kokią informaciją patogioje smegenims formoje. Tokiu būdu žmonės išmoka visą anglų kalbos gramatiką per rekordiškai trumpą laiką – 1 dieną.

Toliau naudojami mnemotechnikos (įsiminimo technikos) metodai, jie per valandą be jokio „zubrinimo“ išmoka daugiau nei 100 naujų žodžių. Išmokti 2 000 dažniausiai naudojamų anglų kalbos žodžių, kurie sudaro 95 % šnekamosios kalbos, žmonėms užtrunka mažiau nei 20 val.

Dar naudojamas „S.H.L.U.s“ metodas, leidžiantis natūraliu būdu, taip, kaip tai darėme vaikystėje, suprasti naują kalbą ir kalbėti ja taip greitai ir laisvai, kaip tai darome gimtąja kalba.

**Daugelis žmonių trokšta turėti gerą atmintį ir išmokti daugiau nei vieną ar dvi užsienio kalbas, tačiau ne visiems tai pavyksta. Ar Jūsų metodika gali paneigti įsivaizdavimą apie prigimtinių žmogaus gabumų ribas?**

„Kolibrinio metodo“ sugriauna labiausiai įsišaknijusius mitus.





Pirmas mitas tvirtina, jog tam, kad išmoktum keletą kalbų, reikalingas talentas ir labai gera atmintis. „Kolibrinio metodo“ leidžia bet kuriam žmogui, nepriklausomai nuo jo amžiaus ir talentų, išvystyti tokią informacijos įsisavinimo greitį, apie kurį galėtų pasvajoti patys talentingiausi poliglota. Gera atmintis nėra talento klausimas, tai yra tik technikos ir treniruotė klausimas. Ir tai įrodė ilgametė pasaulio atminties čempionatų praktika. Daugelis pasaulio atminties čempionų vaikystėje turėjo problemų su atmintimi, tačiau, treniruodami savo sugebėjimus įsiminti, jie pasiekė tokią lygį, apie kurį gali tik pasvajoti patys talentingiausieji.

Antras mitas, kurį griaua „Kolibrinio metodo“ – vaikai užsienio kalbų mokosi greičiau nei suaugusieji. Tiesa yra ta, kad vaikai, norėdami pradėti kalbėti savo gimtąja kalba, skiria mokymuisi keletą metų ir prieš išardami savo pirmą frazę padaro apie 3 000 000 nesėkmingų bandymų. Suaugęs žmogus jau turi savo smegenyse vieną kalbą ir naudodamas greito mokymosi metodus gali išmokyti bet kokią užsienio kalbą mažiausiai 10 kartų greičiau nei vaikas.

Trečias mitas skamba taip: „Kalbos yra lengvos ir sunkios.“ Jeigu tai būtų tiesa, sunkių kalbų atstovų vaikai, pavyzdžiui, kinai arba arabai, pradėtų kalbėti vėliau. Tačiau viso pasaulio vaikai pradeda kalbėti daugumą tokio pat amžiaus. Pagal „Kolibrinio metodo“ mes paruošėme ne tik anglų kalbos programą, bet ir kinų, ispanų, prancūzų, italų, rusų, vokiečių, norvegų. Ir greitis, per kurį išmokstamos skirtingos kalbos, yra daugumą vienodas – 7 dienos.

### **Kas yra Jūsų kursų klausytojai arba, kitaip sakant, į kokią auditoriją Jūs orientuojatės?**

Mūsų auditorija dažniausiai yra verslininkai arba jų artimieji, kurie neturi daug laisvo laiko ir kuriems reikia rezultato jau šiandien. Tai žmonės, kurie mąsto optimaliai. Jie nori minimaliomis pastangomis pasiekti maksimalų rezultatą.

### **Jūsų tinklalapyje informacija skelbiama tik lietuvių kalba. Ar dirbate vien Lietuvoje?**

Šiuo metu dirbame Lietuvoje, Rusijoje, Ukrainoje, Norvegijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje, Amerikoje, o artimiausiuose mūsų planuose yra Kinija. Poreikis yra toks didelis, kad šiuo metu tiesiog nespėjame jo tenkinti. Dabar ruošiamės naujas svetaines naujomis kalbomis.

**Daugelyje tarptautinių verslo renginių netgi ne anglakalbiai žmonės tarpusavyje bendrauja anglų kalba. Tad būtų galima drąsiai teigti, kad**

### **verslas „kalbasi“ angliškai. Ar šiame kontekste matote mokymų perspektyvą? Kokiose šalyse ketinate plėsti savo veiklą ir kokių kalbų mokymą galite pasiūlyti?**

Pats didžiausias poreikis ir mūsų dėmesys – Kinijai. Naujų tyrimų duomenys rodo, kad kas trečias kinas svajoja išmokyti anglų kalbą, tačiau galybė programų, kurios jau yra sukurtos, neduoda norimo rezultato.

„Kolibrinio metodo“ mokymai gali vykti didžiulėse auditorijose, kur vienu metu kalbos gali mokytis tūkstančiai žmonių. Vienu metu gali mokytis skirtingo kalbos žinojimo lygio žmonės. Paradoksas – kuo daugiau žmonių vienoje salėje, tuo didesnė energetika. Be to, čia yra daug bendrų pratimų, kuriuos atlieka visa salė, tačiau tuo pačiu metu 80 % laiko žmonės dirba su savo lygio kalbos informacija. Taigi „Kolibrinio metodo“ savyje labai gerai sujungia tiek grupinį, tiek individualų darbą.

**Pastaruoju metu daugelio verslo dalyvių akys krypta į Kiniją, kaip Naujojo šilko kelio strategijos iniciatorę, prie kurios jau prisijungė 60 šalių, atstovaujančių vienam trečdaliui pasaulio ekonomikos. Pasaulis pradeda mokytis kinų kalbos, o kinai intensyviai studijuoja anglų kalbą. Kai kurių tarptautinėje rinkoje dirbančių Kinijos įmonių vadovai yra nusiteikę mokytis savo darbuotojus anglų kalbos neatitraukdami jų nuo gamybos. Ar pats matote tokio mokymo galimybes Kinijoje ar kitose šalyse?**

Kitas mūsų klientų segmentas yra žmonės, kuriuos dirba Kinijos viduje arba su Kinija. Kompanijoms, kurios turi didelį personalo kiekį, svarbu, kad užsienio kalbų mokymas vyktų neatitraukiant darbuotojų nuo darbo. „Kolibrinio metodo“ puikiai tinka šioms kompanijoms, nes lengvai adaptuojamas prie kiekvienos kompanijos specifikos. Mes esame paruošę „Kolibrinio metodo“ užsienio kalbų kursus viešbučių tinklams, gamykloms, verslo segmentui. Juose žmonės mokomi ne užsienio kalbos, o spręsti konkrečias komunikatyvines užduotis, su kuriomis jie susiduria gyvenime ir darbe.

### **Esate parašęs keletą knygų. Kokį tikslą keliate sau rašydamas metodinę literatūrą? Kokiai auditorijai ji skirta?**

Viena iš mano parašytų knygų šiais metais tapo bestselleriu JAV. Aš ją parašiau kartu su Džeku Kenfildu, žymiausiu Amerikos sėkmės mokytoju. Jos pavadinimas yra „Route to success“.

Šiuo metu rašau knygą su greičiausiai pasaulyje skaitančiu žmogumi – ekspertu Hovardu Bergu. Ir nors esu parašęs daug knygų, jas visas jungia viena idėja – greitas mokymas.

Mano specializacija – labai siaura. Aš esu metametodistas ir dirbu kartu tik su aukščiausio lygio meistras skirtingose srityse.

Metametodizmas – tai tarpdisciplininis mokslas, kuris padeda kurti greito mokymo metodikas ir jas adaptuoti skirtingose srityse. Todėl aš nuolat pagal užsakymus ruošu greito mokymo metodikas ir programas medikams, aukščiausio lygio chirurgams, taip pat turime greito mokymo programas pardavėjams ar žmonėms, kurie nori greitai įvaldyti muzikinius instrumentus, piešimą. Visose šiose programose bendradarbiauju su aukščiausio lygio meistras, nes mano misija yra šių meistrų žinias padėti perteikti žmonėms labai paprasta forma. Nes pats sunkiausias dalykas yra sudėtingus dalykus paversti paprastais, suprantamais ir išmokstamais. Daug žmonių sako, kad aš esu tarsi tiltas tarp ekspertų profesionalų ir paprastų žmonių, kurie nori kuo greičiau įvaldyti naujus įgūdžius.

**Ačiū už pokalbį.**







## «Transport logistic China 2016»: больше, чем когда бы то ни было

- Страна-партнер: Россия продемонстрировала себя как сильная логистическая страна
- Вместе с Китайской международной неделей логистики
- «PeriLog»: лидер в логистике свежих продуктов
- «Air Cargo China»: важное место встречи в отрасли авиаперевозок

602 участника, представляющие 48 стран (в 2014 г. – 492), более 22 000 посетителей из 65 стран (в 2014 г. – 16 800) и выросшие на 50 % выставочные площади – выставка «transport logistic China 2016», прошедшая в новом международном выставочном центре Шанхая 14–16 июня, была больше, чем когда бы то ни было.

Член правления «Messe München GmbH» Герхард Герритсен выразил удовлетворение результатами: «transport logistic China» предлагает первоклассные логистические решения для китайского и азиатского рынка. Здесь за три дня можно увидеть весь спектр логистических продуктов, технологий и услуг. Китай продолжает признавать растущую важность логистики, поэтому наша выставка развивается в позитивном ключе».

Постоянный вице-президент Китайской ассоциации транспортных коммуникаций Ван Дэжун считает, что «крупнейшее и наиболее влиятельное для азиатской отрасли логистики мероприятие «transport logistic China 2016» выросло как по объему, так и по размеру выставочных площадей. Совместное размещение отечественных и зарубежных экспонентов создает великолепные условия для международного сотрудничества».

«Многочисленные участники выставки представляют самые разные сферы. Таким образом, была охвачена практически вся сфера логистики. По сравнению с другими мероприятиями на выставке «transport logistic China» этого года было не только больше участников, но они были и более профессиональными. Многие посетители проявили большой интерес к нашим услугам», – сказал вице-президент «SINOTRANS & CSC Holdings Co., Ltd.» Дун Цзяньцзюнь.

Это был первый раз, когда «transport logistic China» представляла официальную страну-партнера. Россия – один из крупнейших торговых партнеров Китая – была представлена на объединенном стенде. При принятии решения, какую страну выбрать в качестве партнера, устроители «transport logistic China» сфокусировались на конкретных сферах и более пристально взглянули на развитие торговых отношений в Азии.

Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов посетил выставку «transport logistic China» и был поражен разнообразием предложений: «Выставка привлекла много ведущих международных компаний, представивших на своих стендах широкий спектр логистических



**Ютта Зейц,**  
менеджер по связям с  
общественностью



продуктов, технологий и услуг. Высокий профессионализм участников свидетельствует о важности и масштабах выставки. Кроме того, программа сопутствующей выставке конференции, несомненно, окажет позитивное влияние на развитие международной логистики».

После согласования вопросов стратегического сотрудничества в этом году впервые одновременно прошли два крупных мероприятия – «transport logistic China» и Китайская международная неделя логистики. Благодаря объединению усилий Китайской международной недели логистики с местным правительством и отраслевыми ассоциациями объемы «transport logistic China» заметно возросли.

«PeriLog (perishable logistics) – fresh logistics Asia» – это часть выставки, на которой максимальное внимание уделяется транспортировке скоропортящихся продуктов и «цепочке холодной логистики». Растущее значение логистики свежей продукции, важность сегмента выставки «PeriLog» показала и статистика: более 120 участников (в основном из стран Азии) заняли площадь свыше 14 000 кв. метров. Старший менеджер департамента распределения «JD Express» Ся Мэн сказал: «Выставка оказалась очень влиятельной в отрасли. Гости из разных стран – очень профессиональные. Мы наладили контакты с большим количеством потенциальных клиентов в пищевой промышленности».

«Крупнейшее мероприятие в области авиаперевозок в Азии «Air Cargo China» движется в правильном направлении», – считает президент и исполнительный директор компании «Cargolux Airlines» Дирк Рейх, выразив надежду, что «под влиянием выставки бизнес в Китае расширится». Все участники, принимающие решения на азиатском рынке, в зале E1 заняли площадь свыше 5 000 кв. м, а это на 20 % больше, чем в прошлом году. Как на выставке, так и на конференции они сделали обзор тенденций в секторе грузовых авиаперевозок. Конференция проходила в течение всего времени работы выставки, и впервые максимум внимания на ней было уделено важнейшим экономическим вопросам, с которыми сталкивается сектор авиаперевозок. Поэтому посетители «Air Cargo China» могли посетить «мероприятие в мероприятии» и осмотреть другие области «transport logistic China».

Обширная программа конференции привлекла внимание посетителей и переросла в самый подробный логистический конгресс Китая. На более чем 50 форумах специалисты пролили свет на проблемы азиатского рынка логистики. Вице-президент «Global Logistic Properties» Сюй Цзяньмэй подтвердила: «Эти форумы очень полезны в качестве платформ для обсуждения новейших тем в смарт-логистике».

Следующая выставка «transport logistic China» пройдет в Шанхае 16–18 мая 2018 г.





## „Transport logistic China 2016“: didesnė nei kada anksčiau



**Jutta Seitz**  
Viešųjų ryšių vadybininkė

- Šalis partnerė: Rusija prisistatė kaip stipri logistikos šalis
- Kartu su Tarptautine Kinijos logistikos savaitė
- „PeriLog“: šviežių produktų logistikos pirmūnė
- „Air Cargo China“: svarbiausia susitikimo vieta oro transporto srityje

**602 dalyviai, atstovaujantys 48 šalims (2014 m. – 492), daugiau nei 22 000 lankytojų iš 65 šalių (2014 m. – 16 800) ir 50 % išaugęs parodos plotas – birželio 14–16 d. Šanchajaus naujajame tarptautiniame parodų centre įvykusi paroda „transport logistic China 2016“ buvo didesnė nei kada anksčiau.**

„Messe München GmbH“ valdybos narys Gerhard Gerritzen pasidžiaugė rezultatais: „transport logistic China“ teikia aukščiausios kokybės sprendimus Kinijos ir Azijos rinkoms. Čia per tris dienas galima apžvelgti visą logistikos produkcijos, technologijų ir paslaugų spektrą. Kinija ir toliau didelį dėmesį skiria logistikos svarbai, todėl mūsų paroda taip pat auga.“

Kinijos komunikacijų ir transporto asociacijos nuolatinis viceprezidentas Wang Derong teigė, kad „didžiausias ir svarbiausias Azijos logistikos pramonės renginys „transport logistic China“ išaugo tiek apimtimi, tiek parodos plotu. Kinijos ir užsienio šalių parodos dalyvių buvimas vienoje vietoje sudaro puikias sąlygas tarptautiniam bendradarbiavimui.“

„Didžiulis parodos dalyvių skaičius atstovavo įvairiausioms sritims. Taigi buvo apimtas praktiškai visas logistikos laukas. Palyginti su kitais renginiais, šių metų „transport logistic China“ parodoje dalyvavo ne tik daugiau, bet ir profesionalesni dalyviai. Daug dalyvių išreiškė didelį susidomėjimą mūsų teikiamomis paslaugomis“, – sakė „SINOTRANS & CSC Holdings Co., Ltd.“ viceprezidentas Dong Jianjun.

Tai buvo ir pirmas kartas, kai „transport logistic China“ pristatė oficialią šalį partnerę. Rusija – viena didžiausių Kinijos prekybos partnerių – prisistatė bendrame stende. Sprendžiant, kurią šalį pasirinkti savo partnere, „transport logistic China“ didžiausią dėmesį kreipė į tam tikras sritis ir atidžiau apžvelgė Azijos prekybos santykių raidą.

Rusijos Federacijos transporto ministrui Maksimui Sokolovui, „transport logistic China“ pasiūla paliko didelį įspūdį: „Paroda pritraukė daug pirmaujančių tarptautinių įmonių, savo stenduose siūlančių įvairiausių logistikos produkciją, technologijas ir paslaugas. Aukštas lankytojų profesionalumas byloja apie parodos svarbą ir apimtį. Be to, tuo pačiu metu vykusios konferencijos programa neabejotinai turės teigiamos įtakos tarptautinės logistikos vystymuisi.“



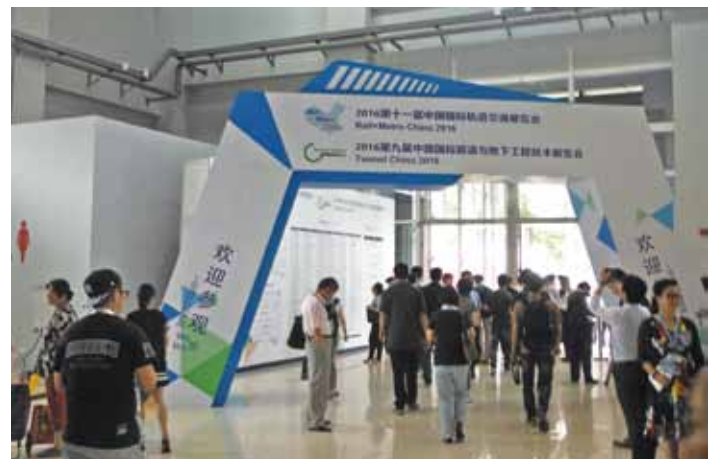
Sutarus dėl strateginio bendradarbiavimo, šiais metais kartu įvyko du dideli renginiai: „transport logistic China“ ir Tarptautinė Kinijos logistikos savaitė. Sujungus Tarptautinės Kinijos logistikos savaitės gerų santykių su vietine vyriausybe ir pramonės asociacijomis patirtį, „transport logistic China“ apimtis gerokai padidėjo.

„PeriLog (perishable logistics) – fresh logistics Asia“ – tai parodos dalis, kurioje daugiausia dėmesio skiriama greitai gendančių produktų transportavimui bei „šaltosios logistikos grandinei“. Augančią šviežios produkcijos logistikos bei „PeriLog“ parodos segmento svarbą parodė ir parodos dalyviai bei statistika: daugiau nei 120 dalyvių (daugiausia iš Azijos šalių) užėmė didesnį nei 14 000 kv. metrų plotą. „JD Express“ paskirstymo departamento vyresnysis vadovas Xia Meng kalbėjo: „Paroda turi labai didelės įtakos šiai pramonės šakai. Iš įvairiausių šalių atvykę dalyviai – labai profesionalūs. Mes užmezgėme ryšius su dideliu potencialių klientų maisto pramonėje skaičiumi.“

„Didžiausias oro transporto srities renginys Azijoje „Air Cargo China“ juda teisinga kryptimi“, – kalbėjo „Cargolux Airlines“ prezidentas ir vykdantysis direktorius Dirk Reich, tikėdamasis, kad parodos pastūmėtas „verslas Kinijoje išaugs“. Visi Azijos rinkose sprendimus priimančios dalyviai E1 salėje užėmė daugiau nei 5 000 kv. metrų plotą, o tai yra 20 % daugiau nei pernai. Tiek parodoje, tiek joje vykusioje konferencijoje jie apžvelgė oro krovinų vežimo sektoriaus tendencijas. Konferencija vyko visos parodos metu ir pirmą kartą daugiausiai dėmesio teikė svarbiausiems ekonomikos klausimams dėl krovinų pervežimo oru. Todėl „Air Cargo China“ lankytojai galėjo aplankyti „renginį renginyje“ bei apžvelgti kitas „transport logistic China“ sritis.

Plati konferencijos programa pritraukė lankytojų dėmesį ir tapo pačiu išsamiausiu Kinijos logistikos kongresu. Daugiau nei 50 forumų metu specialistai apžvelgė Azijos logistikos rinkos iššūkius. „Global Logistic Properties“ viceprezidentė Xu Jiamei patvirtino: „Šie forumai yra labai naudinga platforma aptarti naujausius išmaniosios logistikos aspektus.“

*Kita „transport logistic China“ paroda Šanchajuje vyks 2018 m. gegužės 16–18 d.*







## Десять цитат о конференции ESPO 2016 г.

**Кнут Флекенштайн**

На состоявшуюся в Дублине (Ирландия) 13-ю ежегодную конференцию Европейской организации морских портов (*European Sea Ports Organisation – ESPO*) собралось множество представителей европейской портовой промышленности. 280 делегатов, интересные докладчики и энергичные дебаты – ESPO может гордиться успешным мероприятием.

Может ли быть лучший способ кратко охарактеризовать это мероприятие, чем процитировать нескольких его докладчиков?

**Сантьяго Гарсиа-Мила (Santiago Garcia-Mila), председатель ESPO:** «Мы считаем, что когда речь идет о применимом в европейских морских портах принципе «одного окна», пора перенести его на более высокий уровень дискуссий, чем просто сказать «да» или «нет». Мы убеждены, что благодаря созданию амбициозного, но реального плана, в котором будут учтены реалии судоходства и уже применяемые европейские и национальные правовые регламенты, перед портами и судоходной промышленностью Европы откроется настоящее окно возможностей!».

**Имон О’Рейли (Eamonn O’Reilly), исполнительный директор порта Дублин:** «Это была прекрасная возможность провести в течение одной недели две конференции – и «Cruise Europe», и ESPO и объединить их с фестивалем местной общины «Riverfest». Это еще раз подтверждает нашу приверженность интеграции общества».

**Ставрос Хатцакос (Stavros Hatzakos), председатель сети круизных и паромных портов ESPO:** «Даже если кодекс хорошей практики является всеобъемлющим документом, он должен рассматриваться в качестве отправной точки. Приложение с конкретными примерами, которое можно разместить на веб-сайте ESPO, сделает его живым кодексом и позволит всем заинтересованным портам ознакомиться с разносторонней практикой, представить новые данные и обменяться опытом с другими портами. Мы надеемся, что этот кодекс будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества и дискуссий с основными заинтересованными лицами круизной и паромной отрасли в целях повышения эффективности работы сектора и создания его надлежащего имиджа».

**Кнут Флекенштайн (Knut Fleckenstein), депутат Европарламента, докладчик по вопросам регламента портов:** «Переговоры продвигаются вперед, однако вопрос, удастся ли договориться с председательствующими в ЕС Нидерландами, зависит от гибкости совета в решении таких вопросов, как социальное обеспечение и прогресс в сфере государственной помощи и общих исключений. Ни Портовый регламент, ни Общий регламент общих исключений не могут расширить Директиву о концессиях. Директива с четкими правилами по поводу концессий у нас имеется с 2014 г. Если комиссия решит ее пересмотреть, это надо будет делать в законодательном порядке, а не пользоваться Общим регламентом общих исключений как спасательным кругом».

**Мартина Фонтане (Martina Fontanet), старший советник ESPO по вопросам портовой и морской политики, конкуренции, упрощению торговли и статистики** (в ходе представления доклада о тенденциях в управлении портами ЕС): «Подавляющее большинство портов являются субъектами, перед которыми стоят разные цели и которым необходимо возместить затраты или получить прибыль. Проведенные исследования показывают, что управления портов являются активными участниками сети TEN-T и стремятся к повышению прозрачности».



**Курт Нэгл (Kurt Nagle), президент и генеральный директор Американской ассоциации портовых администраций (American Association of Port Authorities):** «Выборы президента США окажут влияние на торговые соглашения, которые в настоящее время ждут подтверждения. Транстихоокеанское партнерство (Trans-Pacific Partnership) и Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (Transatlantic Trade and Investments Partnership) будут оказывать существенное влияние на развитие американских портов».

**Д-р Тео Ноттебум (Theo Notteboom), профессор колледжа транспортного менеджмента Даляньского морского университета (Dalian Maritime University), эксперт по иностранным делам (Государственная администрация Китая по делам иностранных экспертов):** «Китайцы разрабатывают собственную глобальную базовую сеть портов. Очень важно стать ее частью».

**Ларс Йенсен (Lars Jensen), исполнительный директор «Cyberkeel»:** «Свирепствующие в киберпространстве хакеры выбирают наиболее легкую добычу. Чтобы противостоять вызовам в области кибернетической безопасности, порты должны составить планы на случай непредвиденных обстоятельств, повысить осведомленность персонала, обновить процедуры, а также разработать систему разделения».

**Хенрик Холoley (Henrik Hololei), генеральный директор Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту:** «Хорошее планирование инфраструктуры должно упростить наши громоздкие процедуры выдачи разрешений. В случае крупных инфраструктурных проектов от документов планирования до строительства или дноуглубительных работ зачастую уходит более десяти лет! Вот почему, как и было указано в принятом 1 июня коммюнике комиссии об инвестиционном плане, мы хотим заменить многие процедуры выдачи разрешений на крупные проекты международного значения на единую систему выдачи разрешений ЕС».

**Пэт Кокс (Pat Cox), бывший председатель Европейского Парламента, координатор коридора Скандинавия – Средиземноморье:** «Большую часть добавленной стоимости коридоров TEN-T составляет возможность для людей общаться друг с другом, а не наговаривать друг на друга. Если твой основной двигатель – дотации ЕС, то ты так и можешь остаться ждать. Не откладывайте важные работы по развитию инфраструктуры, лучше присядьте и обсудите возможность других финансовых инструментов».

Следующая конференция ESPO пройдет в порту Барселона (Испания) 1–2 июня 2017 г.





## Dešimt citatų apie 2016 m. ESPO konferenciją

### **Knut Fleckenstein**

Į Dublinę (Airijoje) vykusią 13-ąją kasmetinę Europos jūrų uostų organizacijos (*European Sea Ports Organisation* – ESPO) konferenciją susirinko daugybė Europos uostų pramonės atstovų. 280 delegatų, įdomūs pranešėjai ir geri debatai – ESPO gali pasidžiaugti sėkmingu renginiu.

Ar gali būti geresnis būdas trumpai apibūdinti šį renginį nei pacituoti keletą jo pranešėjų?

**Santiago Garcia-Mila, ESPO pirmininkas:** „Mes manome, kad kalbant apie Europos jūrų uostuose taikytiną vieno langelio principą, laikas jį perkelti į aukštesnį nei „taip ar ne“ diskusijų lygmenį. Esame įsitikinę, kad sukūrus ambicingą, bet realų planą, kuriame būtų atsižvelgiama į laivybos realijas ir jau taikomus ES bei nacionalinius teisinius reglamentus, Europos uostams ir laivybos pramonei atsivertų tikras galimybių langas!“

**Eamonn O'Reilly, Dublino uosto vykdytysis direktorius:** „Tai buvo puiki galimybė per vieną savaitę surengti tiek „Cruise Europe“, tiek ESPO konferencijas ir sujungti jas su vietinės bendruomenės „Riverfest“ švente. Tai dar kartą pažymi mūsų atsidavimą visuomeninei integracijai.“

**Stavros Hatzakos, ESPO kruizinių laivų ir keltų uostų tinklo vykdytysis direktorius:** „Net jei gerosios praktikos kodeksas ir yra visapusiškas dokumentas, tai turėtų būti tik pradžia. Priedas su tam tikrais pavyzdžiais, kuriuos būtų galima rasti ESPO interneto svetainėje, jį pagyvintų ir leistų visiems suinteresuotiems uostams susipažinti su įvairia praktika, pateikti ir apsieikti nauja patirtimi su kitais uostais. Mes tikimės, kad šis kodeksas dar labiau sustiprins bendradarbiavimą ir diskusijas su pagrindiniais kruizinių laivų ir keltų pramone suinteresuotais asmenimis sektoriaus efektyvumo didinimo bei jo įvaizdžio kūrimo klausimais.“

**Knut Fleckenstein, Europos Parlamento narys ir atstovas Uostų reglamento klausimais:** „Derybos juda į priekį, tačiau klausimas, ar pavyks susitarti su šiuo metu ES pirmininkaujanti Olandija, priklauso nuo tarybos lankstumo sprendžiant tokius klausimus, kaip socialinis aprūpinimas ir progresas valstybinės paramos srityje, bei bendrųjų išimčių. Nei Uostų reglamentas, nei Bendrasis bendrosios išimties reglamentas negali išplėsti koncesijų direktyvos. Direktyvą su aiškiais taisyklėmis dėl lengvatų turime nuo 2014 m. Jei Komisija norės ją peržiūrėti, jiems vertėtų tai daryti remiantis teisine procedūra, o ne naudotis Bendruoju bendrosios išimties reglamentu kaip gelbėjimosi ratu.“



**Martina Fontanet, ESPO vyresnioji patarėja uostų ir jūrinės politikos, konkurencijos, prekybos supaprastinimo ir statistikos klausimais** (pristatydama ataskaitą apie ES uostų valdymo kryptis): „Didžioji dauguma uostų yra tikslų turintys subjektai, kuriems privaloma susigrąžinti sąnaudas ar gauti pelną. Apklausa rodo, kad uostų valdybos yra aktyvios „TEN-T“ tinklo dalyvės ir siekia didesnio skaidrumo.“

**Kurt Nagle, Amerikos uostų valdybų asociacijos (angl. *American Association of Port Authorities*) prezidentas ir generalinis direktorius:** „Amerikos prezidento rinkimai turės įtakos šiuo metu patvirtinimo laukiančioms prekybos sutartims. Ramiojo vandenyno partnerystė (angl. *Trans-Pacific Partnership*) bei Transatlantinė prekybos ir investicijų partnerystė (*Transatlantic Trade and Investments Partnership*) turėtų didelės įtakos Amerikos uostų vystymui.“

**Prof. dr. Theo Notteboom, Daliano jūrų universiteto (Dalian Maritime University) Transporto vadybos kolegijos profesorius, užsienio reikalų ekspertas (angl. *State Administration of Foreign Expert Affairs*):** „Kinija vysto pasaulinį uostų tinklą. Labai svarbu tapti jo dalimi.“

**Lars Jensen, „Cyberkeel“ vykdytysis direktorius:** „Kibernetinėje erdvėje siaučiantys užpuolikai renkasi lengviausias aukas. Norėdami spręsti kibernetinės saugos uždavinius, uostai turi susidaryti planus nenumatytiems atvejams, didinti savo darbuotojų informuotumą, atnaujinti procedūras ir tobulinti sistemų atskyrimo galimybes.“

**Henrik Hololei, Europos Komisijos Mobilumo ir transporto GD generalinis direktorius:** „Geras infrastruktūros planavimas turėtų supaprastinti gremėzdiskas leidimų išdavimo procedūras. Dažnai didelių infrastruktūros projektų atveju nuo planavimo dokumentų iki statybų ar uosto gilinimo praeina daugiau nei dešimt metų! Štai kodėl, kaip ir buvo teigiama birželio 1-ąją priimtame Komisijos komunikate apie investicijų planus, mes norėtume daugelį leidimų dideliems tarptautinės reikšmės projektams išdavimo procedūrų pakeisti bendra ES leidimų išdavimo sistema.“

**Pat Cox, buvęs Europos Parlamento prezidentas ir ES Skandinavijos–Viduržemio jūros koridoriaus koordinadorius:** „Didžiąją „TEN-T“ koridorių pridėtinės vertės dalį sudaro galimybė kalbėtis vieniems su kitais, užuot kalbėjus vieni kitiems. Jei tavo pagrindinis variklis yra ES dotacijos, gali taip ir likti laukdamas. Neatidėkite svarbių infrastruktūros vystymo darbų, verčiau prisėskite ir apsvastykite kitų finansinių instrumentų galimybes.“

*Kita ESPO konferencija vyks Barcelonos (Ispanija) uoste 2017 m. birželio 1–2 d.*





## От рудника до порта: балкерным грузам нужно найти новый путь к прибыли

В золотой век сырьевых товаров (2005–2014) высокий спрос и большие прибыли подталкивали предприятия производить все больше и больше, принося в жертву продуктивность ради оборота и инвестируя в дорогостоящие проекты в надежде получить быструю прибыль благодаря высоким ценам. Все это уже осталось в прошлом, а сухогрузный балкерный сектор – от рудника до порта – должен найти новые пути к экономически устойчивому будущему. Такие прогнозы услышали делегаты, собравшиеся на конференцию «Сухогрузные порты и технологии» 2016 г. В ходе 41-й выставки и конференции «ТОС Europe Conference & Exhibition», проходившей в Гамбурге в течение двух июньских дней, заинтересованные лица рынка сухих грузов и транспортно-складского сектора обсуждали, как приспособиться к новой реальности – медленному росту и низкой прибыли.

**Жизель Дацци (Giselle Dazzi), представитель международной компании «Vale»: «Деятельность сухогрузного балкерного сектора нуждается в более активном сотрудничестве и инновациях».**

Специалист по портово-железнодорожным технологиям и инновациям бразильского горнодобывающего конгломерата «Vale» Жизель Дацци открыла конференцию «Сухогрузные порты и технологии», проходившую во время работы выставки в этом году, напомнив аудитории, что хотя цены на сырье и рентабельность намного ниже, чем предполагалось ранее, объемы производства продолжают расти.

По словам Ж.Дацци, путь к прибыльности предполагает три этапа. Первый заключается в определении неэффективности. Это процесс, который утратил свои позиции во время предыдущего «суперцикла» повышенного спроса и рентабельности. Надо заново узнавать, как отрасль навалочных грузов достигла прироста производительности до «прибыльного бума».

Во-вторых, следует изменить мышление. С учетом того фактора, что многие менеджеры, рядовые инженеры и руководители операций, назначенные на свои посты во время «суперцикла», никогда не работали в предельных условиях, перемены в деятельности необходимы.

И, в-третьих, необходимы более тесное сотрудничество и инновации. Горнодобывающая промышленность по сравнению с другими секторами тратит очень мало на исследования и разработки инноваций, особенно на методы добычи и переработки. Для достижения уровня инноваций, необходимых для долгосрочного успеха, требуется расширение сотрудничества между шахтерами и производителями оборудования.

**Балтийский и международный морской совет утверждает, что для восстановления сухогрузного балкерного сектора требуется нулевой рост предложений**

«Падение мировых цен на сырье, снижение цен на перевозки и избыток тоннажа оказали серьезное влияние на сухогрузный балкерный сектор. Этот рынок может оживиться к 2019 году, однако только если судовладельцы будут на протяжении ряда лет принимать чрезвычайно жесткие меры», – сказал на конференции Питер Санд, главный аналитик Балтийского и международного морского совета (БИМКО).

Характеризуя «План восстановления сухогрузного балкерного сектора» БИМКО, П.Санд сказал, что 2016 год должен стать поворотным в решении фундаментального дисбаланса балкерного рынка. Сектор не может ожидать каких-либо позитивных сюрпризов от медленно растущего спроса – в обозримом будущем его рост составит всего 2% в год. Таким образом, судовладельцы должны принимать меры и решать проблему избыточной мощности судов, и начинать надо с сегодняшнего дня, продолжая придерживаться этого плана как минимум в течение трех ближайших лет.

БИМКО разработал сценарий «нулевого роста предложения», согласно которому судовладельцам необходимо нейтрализовать поставку новых су-



дов путем вывода из эксплуатации равного объема провозной способности действующего флота. Это позволит остановить рост предложения с 2017 г. П.Санд признал, что это будет непросто, но такие меры необходимы, чтобы предотвратить дальнейшее падение убыточных фрахтовых ставок.

«Мы увидим и банкротства, и консолидацию перевозчиков», – сказал П.Санд. – Успешные судовладельцы в будущем будут владеть крупными флотами, размеры и масштабы которых позволят управлять фрахтовыми рисками. Они должны будут иметь достаточное количество судов, зафрахтованных на длительные тайм-чартеры, чтобы гарантировать достаточные поступления на случай будущих спадов».

Консолидация, в свою очередь, может означать, что крупные клиенты могут удовлетворить большую часть потребностей в транспортировке своих навалочных грузов, пользуясь услугами нескольких крупных судовладельцев, поэтому мелким игрокам может оказаться трудно выжить в большом обороте балкерных грузов. «В ближайшие три года все кардинально изменится не только для перевозчиков балкерных грузов, но и для всей отрасли», – считает аналитик судоходства.

**Моделирование может помочь сухогрузным портам подготовиться к приему крупнотоннажных судов**

В последнее время выявилась тенденция к использованию более крупных судов на определенных торговых рынках – для экономии масштаба и изменений как на товарных, так и на транспортных рынках, что, скорее всего, сохранится в ближайшие годы.

Конечно, это поднимает ключевые вопросы для терминалов насыпных грузов. Готов ли терминал к обработке более крупных судов с его нынешней конфигурацией и системами? Если нет, то следует ли его расширять или реконструировать? Какое влияние различные стратегии окажут на производительность и стоимость?

В ходе конференции «Сухогрузные порты и технологии» представители компании ТВА (поставщика программного обеспечения по моделированию для контейнерных терминалов) Эйдж Дейкстра и д-р Ми-Жун У представили несколько вариантов, которые могут помочь терминалам справиться с приемом крупнотоннажных балкеров.

Чтобы оценить аналитически, как более крупные суда будут влиять на деятельность терминала, можно использовать моделирование, которое поможет оценить вероятностные элементы, к примеру, заход судна и остановка деятельности. Аналитики ТВА утверждают, что, моделируя операции по приему судов в течение года, можно детально установить основные показатели результатов деятельности. Таким способом можно четко сопоставить прибыль и окупаемость различных инвестиций и стратегий по улучшению инфраструктуры.

Чтобы продемонстрировать, как это действует, они привели конкретный пример с разными сценариями по обслуживанию судна класса «Кейпсайз» и возможной прибылью и окупаемостью при использовании большего объема разгрузочной техники или выделения отдельного или более длинного причала.





Как для существующих, так и для новых сухогрузных терминалов любые инвестиции с целью обслуживания более крупных судов упираются в совокупную стоимость собственности (cost of ownership). Однако главное, что с помощью моделирования терминалы могут принимать инвестиционные решения, основанные на реальных результатах возможных вариантов.

#### В первую очередь – безопасность сухогрузных терминалов

«Законодательные и научные разработки для уменьшения рисков сброса (потери) сухих грузов и перевалки грузов, потенциально опасных для морской среды – вот две основные области фокусировки для индустрии балкерных терминалов», – сказал на конференции Андрес Гомес Буэно, член исполнительного комитета Международной группы терминалов сухих балкерных грузов (International Dry Bulk Terminal Group – IDBTG). IDBTG – это некоммерческая организация, представляющая 200 объектов инфраструктуры предприятий, занимающихся насыпными грузами, во всем мире.

А.Гомес рассказал аудитории о работе по обновлению Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (IMSBC) и его влиянию на портовую индустрию. В последние годы из-за возможного сброса грузов произошло несколько инцидентов, включая несколько крупных аварий с человеческими жертвами. В основном это произошло из-за очень мелких или сырых материалов, таких как никель и железная руда, перевозимых из экваториальных регионов.

После нескольких лет исследований и лоббирования с 1 января 2015 г. на основании кодекса IMSBC требование проверять и классифицировать риск сброса насыпных и навалочных грузов стало обязательным. Представители промышленности научного сообщества и законодатели сообща разработали новый метод тестирования, известный как модифицированный тест Proctor-Fagerberg, который необходимо проводить в порту перед погрузкой груза. При помощи этого теста можно точнее установить риск сброса (потери) груза.

На сегодня новый тест признан лучшей практикой в отрасли, однако пока еще не является обязательным в соответствии с кодексом IMSBC. «Если он станет обязательным, – отметил А.Гомес, – грузоотправители, владельцы терминалов и судов благодаря соблюдению кодекса IMSBC смогут быть уверенными в результатах проведенного теста перевозимых грузов».

В кодексе IMSBC предусмотрено, что с 1 января 2016 г. отходы опасных для морской среды грузов должны быть сданы в портовых приемных пунктах, а не в море. Однако А.Гомес сказал, что это спорное решение и его еще надлежит обсудить на предстоящем заседании комитета по защите морской среды (Marine and Environmental Protection) Международной морской организации. Если этот пункт будет окончательно принят, то «порты будут обязаны создать условия для приемки отходов опасных грузов».

С целью повышения безопасности и экологических последствий для погрузки, выгрузки и транспортировки грузов грузоотправители, владельцы и операторы терминалов работают с национальными и международными регулирующими инстанциями. В конечном итоге это должно привести к

лучшей практике управления, применяемой и регулируемой кодексом IMSBC Международной морской организации.

#### Новость: формируется новое поколение контейнерных навалочных грузов

Новая технология спредеров позволяет грузоотправителям и портам создавать эффективные погрузочные системы, в которых создаются экспортные цепи поставок, несущие лишь часть обычных затрат, которые позволяют стандартным контейнерным терминалам выходить на рынок навалочных грузов.

Главный директор по продажам «RAM Spreaders» Камерон Хэй рассказал делегатам конференции «Сухогрузные порты и технологии», что последнее поколение контейнерных спредеров с использованием системы компании «Revolver» устраняет необходимость в транспортерах, погрузчиках и навесах для хранения, что значительно снижает затраты времени и средств при осуществлении грузовых операций. «Система, предназначенная для контейнеров с открытым верхом или специализированных контейнеров для массовых грузов, также позволяет избежать расходов, связанных с загрязнением и очисткой, она практически не нуждается во вмешательстве человека, а эффективность погрузки составляет 1700 тонн в час на один кран», – отметил он.

При использовании этой системы погрузки материалы на руднике или на заводе загружаются в специализированные резервуары для насыпных грузов или в открытые контейнеры. Затем контейнер герметично закрывают и по автомобильным, железным дорогам или внутренним водным путям доставляют в порт, таким образом избегая скопления грузов и их загрязнения. По прибытии в порт содержимое контейнера выгружают в трюм с помощью револьверного спредера.

Как сказал вице-президент по всемирной практике, руководитель отдела терминалов и транспорта компании «Ausenco» Джозель Дж.Ширрифф, такая система особенно подходит для дорогостоящих или опасных для окружающей среды насыпных грузов, также для малых партий грузов, которые не могут повысить стоимость специализированных экспортных мощностей или при наличии неиспользуемых возможностей контейнерного погрузочного оборудования.

Международная инженерная компания недавно применила эту систему погрузки контейнеров в своем проекте в Перу стоимостью 100 млн долларов, создав целостную логистическую систему для перевозки с рудника «Las Bambas» на высоте 4300 м над уровнем моря близ города Куско в порт Матарани на экспорт 1,5 млн тонн медного концентрата в год. Объединив парк пользовательских контейнеров для навалочных грузов и револьверный спредер, новая система охватывает 420 км подъездных путей для грузовиков, передаточную станцию, 310 км железнодорожных путей до порта и систему приема и выгрузки контейнеров в порту Матарани, включая передачу в обычную бестарную систему транспортировки навалочных грузов.

«ТOC Europe 2017» состоится в выставочном центре «RAI» в Амстердаме 27–29 июня. [www.toc-events.com](http://www.toc-events.com)





## Iš kasyklos į uostą: biriams kroviniams reikia rasti naują kelią į pelną

Žaliavų aukso amžiuje (2005–2014 m.), jausdamos didelę paklausą ir besimėgaudamos didele marža, įmonės gamino vis daugiau ir daugiau, aukodamos produktyvumą dėl apimčių bei investuodamos į brangius projektus, tikėdamos, kad jie pakankamai greitai atsipirks dėl aukštų kainų. Visa tai jau liko praėityje, o birių ir sausų krovinių sektorius – iš kasyklos į uostą – turi rasti naujus kelius į ekonomiškai tvarią ateitį. Tokias prognozes išgirdo į 2016-ųjų „Birių krovinių uostų ir technologijų“ konferenciją susirinkę delegatai. Dvi birželio dienas Hamburge vykusios 41-osios „TOC Europe“ parodos ir konferencijos metu birių krovinių ir prekių rinka bei transportavimo ir medžiagų sandėliavimo sektoriais suinteresuotos šalys susirinko aptarti, kaip prisitaikyti prie naujosios realybės – lėto augimo ir mažo pelno.

### Giselle Dazzi, tarptautinės bendrovės „Vale“ atstovė: „Birių krovinių sektoriaus veiklai reikia daugiau bendradarbiavimo ir inovacijų.“

Brazilijos žaliavų konglomerato „Vale“ uostų ir geležinkelių technologijų bei inovacijų specialistė Giselle Dazzi atidarė šiais metais parodoje vykusią „Birių krovinių uostų ir technologijų“ konferenciją, primindama auditorijai, kad žaliavų kainos ir pelno marža dabar yra daug žemesnės nei anksčiau, tačiau gamybos apimtys vis tiek auga.

Pasak G. Dazzi, kelias į pelningumą turi tris etapus. Pirmasis – neefektyvių vietų nustatymas. Tai procesas, kuris ankstesnio didelės paklausos ir pelno „superciklo“ metu prarado savo pozicijas. Reikia iš naujo sužinoti, kaip birių krovinių pramonė didino savo produktyvumą iki „pelningo bumo“.

Antra – reikia pakeisti požiūrį. Turint omenyje, kad „daugelis į savo vietas „superciklo“ metu paskirtų vadybininkų, inžinierių ir operacijų vadovų niekuomet nėra dirbę ribinėmis sąlygomis“, veiklos pokyčiai bus būtini.

Trečia – reikalingas glaudesnis bendradarbiavimas ir inovacijos. Palyginti su kitais sektoriais, kasybos pramonė labai mažai laiko praleidžia tyrinėdama ir vystydama inovacijas, ypač kasybos ir perdirbimo metodus. Norint pasiekti ilgalaikę sėkmę reikalingą inovacijų lygį, būtinas artimesnis bendradarbiavimas tarp kalnakasių ir įrangos gamintojų.

### Baltijos ir tarptautinės jūrininkystės taryba teigia, kad birių krovinių transportavimo sektoriui atsigausti padės nulinis tiekimo augimas

„Pasaulinis žaliavų kainų kritimas, mažėjančios pervežimo kainos ir per didelė transportavimo apimčių pasiūla turėjo rimtų pasekmių birių krovinių vežimo sektoriui. Šios rinkos pelningumas galėtų atsigausti 2019 m., tačiau tik jei laivų savininkai metai iš metų laikysis ypatingai griežtų ir tvarių priemonių“, – konferencijoje kalbėjo Baltijos ir tarptautinės jūrininkystės tarybos (BIMCO) vyriausiasis laivybos analitikas Peteris Sandas.

Apibūdindamas BIMCO „Birių krovinių transporto sektoriaus atsigavimo planą“, P. Sandas teigė, kad 2016 m. turėtų įvykti svarbūs pokyčiai, lemiantys birių krovinių rinkos disbalansą. Iš lėtai augančios paklausos šiam sektoriui nereikėtų tikėtis jokių malonių siurprizų – artimiausioje ateityje augimas sieks vos 2 proc. per metus. Taigi laivų savininkams reikia imtis veiksmų ir kažką daryti su pernelyg dideliais laivų pajėgumais – pradėti reikia dabar ir šį planą atkakliai tęsti bent trejus ateinančius metus.

BIMCO sukūrė nulinio tiekimo augimo scenarijų, pagal kurį laivų savininkai turėtų nebedidinti savo laivų skaičiaus, o reikiamas apimtis paskirstyti jau turimoje flotilėje. Tai nuo 2017 m. sustabdytų tiekimo



augimą. P. Sandas sutiko, kad tai nebūna lengva, tačiau šios priemonės yra būtinos, norint išvengti dar daugiau metų besitęsiančių nuostolingų krovinių pervežimo kainų.

„Matysime ir bankrotų, ir vežėjų susivienijimų“, – sakė P. Sandas. Sėkmingi laivų savininkai ateityje valdys dideles flotiles, kurių dydis ir apimtys galės atlaikyti rizikos valdymo požiūrį į frachtavimą. Norint užtikrinti pakankamas įplaukas būsimų nuosmukių metu, jie turės užtektinai laivų ilgesniuose reisuose.

Susivienijimas taip pat gali reikšti, kad didesni klientai galės patenkinti didžiąją dalį savo birių krovinių transportavimo poreikių naudodamiesi kelių didžiųjų laivų savininkų paslaugomis, todėl mažesniems rinkos dalyviams gali būti sunku išsilaikyti didžiojoje birių krovinių prekyboje. „Per artimiausius trejus metus viskas kardinaliai pasikeis ne tik birių krovinių vežėjams, bet ir visai pramonei“, – teigė laivybos analitikas.

### Simuliacija gali padėti sausų krovinių uostams pasiruošti didesnių laivų priėmimui

Pastaruosiu metu išryškėjo tendencija tam tikrose prekybos rinkose dislokuoti didesnius laivus – dėl masto ekonomijos ir pokyčių tiek prekių, tiek transportavimo rinkose, tai greičiausiai tęsis ir artimiausioje ateityje.

Žinoma, tai kelia keletą klausimų birių krovinių terminalams. Ar terminalas bus pasiruošęs priimti didesnius laivus turint dabartinę jo konfigūraciją ir sistemas? Jeigu ne, ar reikėtų plėstis ir persitvarkyti? Kokią įtaką įvairios strategijos turės rezultatams ir išlaidoms?

„Birių krovinių uostų ir technologijų“ konferencijos metu TBA simuliacijų konsultavimo įmonės atstovai Age Dijkstra ir dr. Mi-Rong Wu pateikė keletą variantų, kuriuos pasitelkę terminalai galėtų susitvarkyti su didesniais sausų ir birių krovinių laivais.

Norint analitiškai įvertinti, kokios įtakos didesni laivai turės terminalo veiklai, galima pasitelkti simuliacijas, kurios padėtų įvertinti tikimybinis elementus, pavyzdžiui, laivo atvykimą ir veiklos sustabdymą. TBA analitikai teigė, kad, ištyrus visus laivų priėmimo operacijų metus, galima labai detalai nustatyti pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius. Šiuo būdu galima aiškiai palyginti pelną ir įvairių investicijų bei infrastruktūros gerinimo strategijų atsiperkamumą.

Norėdami pademonstruoti, kaip tai veikia, jie pateikė atvejo tyrimą su įvairiais galimais „Capesize“ dydžio laivo apdorojimo scenarijais bei galimą pelną ir atsiperkamumą naudojant daugiau iškrovimo įrangos ar paskiriant atskirą arba ilgesnę krantinę.

Tiek jau veikiančioms, tiek naujiems sausų ir birių krovinių terminalams bet kokios investicijos, siekiant priimti didesnius laivus, remiasi į bendrą nuosavybės kainą (angl. *Total Cost of Ownership*). Tačiau svarbiausia, kad





pasitelkdami simuliacijas terminalai gali apsispręsti dėl investicijų remdamiesi realistiškais galimų variantų rezultatais.

#### **Pirmiausia – sausų ir birių terminalų saugumas**

„Dvi daugiausiai birių ir sausų krovinių terminalų pramonės sulaukiančios sritys – tai įstatyminiai ir moksliniai pasiekimai, norint sušvelninti sausų ir birių krovinių išsiliejimo bei potencialiai jūrinei aplinkai pavojingų krovinių krovos riziką“, – kalbėjo Tarptautinės sausų ir birių krovinių terminalų grupės (angl. *International Dry Bulk Terminal Group* – IDBTG) Vykdomojo komiteto narys Andreasas Gomezas Bueno. IDBTG – tai ne pelno siekianti organizacija, atstovaujanti 200 sausų ir birių krovinių krovos infrastruktūros atstovų visame pasaulyje.

A. Gomezas Bueno papasakojo auditorijai apie vykdomus darbus atnaujinant Tarptautinį jūra gabenamų kietų suverstinių krovinių kodeksą (IMSBC) bei jo įtaką uostų pramonei. Pastaraisiais metais dėl galimo krovinių išsiliejimo įvyko keli incidentai, įskaitant keletą didelių ir aukų atnešusių avarijų. Dažniausiai tai įvyko dėl labai smulkių ar šlapių medžiagų, tokių kaip nikelis ir geležies rūda, gabenamų iš pusiaujo regionų.

Po kelių metų tyrimų ir daromo spaudimo, nuo 2015 m. sausio 1 d. pagal IMSBC reikalavimas patikrinti ir klasifikuoti sausų ir birių krovinių riziką išsilieti tapo privalomas. Pramonės atstovai, mokslo bendruomenė ir įstatymų leidėjai kartu sukūrė naują testavimo metodą, vadinamą atnaujintu *Proctor-Fagerberg* testu, kurį būtina atlikti uoste prieš pakraunant krovinį. Šiuo testu galima tiksliau nustatyti krovinio išsiliejimo riziką.

Naujas testas dabar laikomas geriausia šios pramonės šakos praktika, tačiau kol kas pagal IMSBC nėra privalomas. „Jam tapus privalomam, – kalbėjo A. Gomezas Bueno, – vežėjai, terminalų bei laivų savininkai laikydami IMSBC galės būti ramūs dėl patvirtinto ir patikrinto transportuojamų krovinių testo rezultatų.“

Nuo 2016 m. sausio 1 d. į IMSBC norima įtraukti nuostatą, kad jūrinei aplinkai pavojingomis laikomos krovinių atliekos turėtų būti išplaunamos tam tikrose priėmimo punktuose, o ne jūroje. A. Gomezas Bueno teigė, kad tai ginčytinas sprendimas ir jį dar reikės aptarti kitame Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų ir aplinkosaugos (angl. *Marine and Environmental Protection* – MEPC) pakomitetyje. Jei šis potvarkis bus galutinai priimtas, „uostai turės sudaryti sąlygas šių punktų priėmimui“.

Norėdami pagerinti saugumą ir aplinkosaugą pakraunant, iškraunant ir pervežant krovinius, vežėjai, terminalų savininkai ir operatoriai kartu su laivų savininkais bei operatoriais bendradarbiauja su nacionalinėmis ir tarptautinėmis reguliavimo institucijomis. Galiausiai turėtų būti

sukurta ir priimta geriausia Tarptautinės jūrų organizacijos IMSBC taikoma valdymo praktika.

#### **Naujiena – formuojasi nauja konteinerinių birių krovinių tvarkymo karta**

Nauja skirstytuvų technologija leidžia vežėjams ir uostams kurti našias krovos sistemas, kuriose eksporto tiekimo grandinės sudaromos patiriant vos dalį įprastų išlaidų ir kurios leidžia standartiniams konteinerių terminalams išsiplėsti į birių krovinių rinkas.

„RAM Spreaders“ vyriausiasis pardavimų direktorius Cameronas Hay delegatams „Birių krovinių uostų ir technologijų“ konferencijoje papasakojo, kad naudojantis naujausia konteinerių krovos sistemų karta su „Revolver“ paskirstymo sistema nebereikia konvejerių, krautuvų ir sandėliavimo pastogių, o tai gerokai sumažina laiko ir išlaidų sąnaudas atliekant krovos operacijas. „Atviriems ar specialiems konteineriams sukurta sistema taip pat leidžia išvengti su tarša ir valymu susijusių išlaidų, jai taip pat praktiškai nereikalingas žmogaus įsikišimas, o krovos efektyvumas – 1 700 tph vienam kranui“, – kalbėjo jis.

Naudojantis šia konteinerių krovos sistema, medžiagos kasykloje ar gamykloje pakraunamos į specialius bieriems kroviniams ar atvirus konteinerius. Tuomet konteineris užantspaudojamas ir keliais, geležinkeliais ar vidaus vandenimis transportuojamas į uostą, taip išvengiant sankaučių ir galimos prekės taršos. Atvykus į uostą konteinerio turinys išleidžiamas į laivą naudojant besisukantį skirstytuvą.

Pasak „Ausenco“ Terminalų ir transporto skyriaus viceprezidento ir pasaulinės praktikos vadovo Joelio G. Shirriffo, tokia sistema yra ypač tinkama didelės vertės ar aplinkai pavojingiems bieriems kroviniams, taip pat mažos apimtys kroviniams, kurie negali pakelti specializuotų eksporto įrenginių kainos, ar esant neišnaudotoms konteinerių krovos įrenginių galimybėms.

Pašaulinė inžinerijos kompanija neseniai pritaikė šią konteinerių krovos sistemą savo 100 mln. dolerių vertės projekte Peru, sukurdamą visą logistikos sistemą, kuria iš 4 300 m virš jūros lygio prie Kusko miesto esančios „Las Bambas“ kasyklos per metus į Matarani uostą eksportui pervežama 1,5 megatonų vario koncentrato. Sujungus specializuotus birių ir sausų krovinių konteinerius bei specialią besisukančią paskirstymo įrangą, naujoji sistema apima 420 km sunkvežimiais nuvažiuojamo kelio, perdavimo stotį, 310 km geležinkelio iki uosto ir konteinerių priėmimo bei iškrovimo sistemą Matarani uoste, įskaitant perdavimą įprastai birių ir sausų krovinių krovos sistemai.

„TOC Europe 2017“ vyks Amsterdamo „RAI“ parodų centre birželio 27–29 d. [www.toc-events.com](http://www.toc-events.com)





## «Posidonia 2016» продвигается вперед

**Мария Фоту,**  
координатор по вопросам  
маркетинга и рекламы

**Выставка «Posidonia 2016» получила от своих участников и посетителей величайшую похвалу – они единодушно считают, что в этом году самое престижное мероприятие морского сектора в мире было и самым выдающимся за последние пять десятилетий.**

Выставка «Posidonia 2016» поразила руководителей судоходной отрасли, аналитиков и представителей средств массовой информации привлекательностью стендов, актуальностью, содержательностью конференции, а также высоким уровнем профессионализма посетителей и делегатов, собравшихся в афинском выставочном центре «Metropolitan Expo» со всего света. В выставке приняло участие 1825 компаний из 90 стран и регионов мира и 19 национальных павильонов. Их стенды посетили 22 366 человек более чем из 95 стран.

Вероятно, через два года эта всемирная ярмарка морского сектора с растущей репутацией и популярностью несколько изменится, поскольку потребность в выставочных площадях показывает, что предстоящая 4 июня 2018 г. «Posidonia» займет всю площадь афинского «Metropolitan Expo» в 45 000 кв. м.

Одной из причин известности выставки в тех частях мира, куда только специалисты морского судоходства перевозят свои грузы и стремятся установить деловые отношения с владельцами самых успешных и мощнейших (измеряя в тоннах) торговых флотилий, это долгосрочное сотрудничество «Posidonia» с греческим судоходным сообществом.

Как сказал представитель выставочного управления Китайской государственной судостроительной корпорации (англ. China State Shipbuilding Corporation) Чжан Синьюй, по сравнению с другими крупнейшими морскими международными мероприятиями выставка «Posidonia 2016» была очень большой и стоит на самом высоком уровне. «Мы являемся основной корпорацией своей отрасли в Китае, поэтому наша цель на выставке «Posidonia» – укрепление своего влияния на мировом рынке, особенно в Европе и Греции, поскольку Греция, как и весь европейский рынок, для нас очень важна. «Posidonia» – отличная платформа для новых возможностей бизнеса».

«Posidonia» также заработала прочную репутацию в качестве форума дискуссий и принятия важнейших решений по вопросам, оказывающим влияние на мировой рынок морского сектора, в котором принимают участие законодатели, представители правительств и руководители отрасли. Это прекрасно показало прошедшее мероприятие, которое посетили такие важные персоны, как генеральный секретарь Международной морской организации Китак Лим, комиссар по транспорту Еврокомиссии Виолетта Булц, руководство Греции и других стран.

*«Posidonia 2018» пройдет 4–8 июня 2018 г. в афинском выставочном центре «Metropolitan Expo».*



## „Posidonia 2016“ veržiasi į priekį

**Maria Photou**  
Rinkodaros ir reklamos  
koordinatorė



**„Posidonia 2016“ iš dalyvių ir lankytojų susilaukė didžiausių liausių – jie vienbalsiai nusprendė, kad pats prestižiškiausias jūrinio sektoriaus renginys pasaulyje šiais metais buvo ir pats išskirtiniausias per savo penkerių dešimtmečių istoriją.**

„Posidonia 2016“ laivybos pramonės direktorius, analitikus ir žiniasklaidą nustebino stendų patrauklumu, konferencijos turinio aktualumu bei į Atėnų „Metropolitan Expo“ parodų centrą iš viso pasaulio susirinkusių lankytojų ir delegatų aukštu lygiu. Parodoje dalyvavo 1 825 įmonės iš 90 šalių ir regionų bei 19 nacionalinių paviljonų. Jų stenduose apsilankė 22 366 lankytojai iš daugiau nei 95 šalių.

Gali būti, kad po dvejų metų ši augančios reputacijos ir labai sparčiai populiarėjanti pasaulinė jūrinio sektoriaus mugė šiek tiek pasikeis, nes parodos ploto poreikis rodo, kad 2018 m. birželio 4 d. vyksianti „Posidonia“ užims visą 45 000 kv. metrų Atėnų „Metropolitan Expo“ plotą.

Viena iš parodos vardo žinomumo priežasčių pasaulyje, kur tik jūrų ir laivybos specialistai gabena savo krovinius ir siekia užmegzti verslo santykius su sparčiausiai besivystančiomis, sėkmingiausiai dirbančiomis ir didžiausių pajėgumų (matuojant tonomis) prekybos flotilėmis, tai ilgalaikis „Posidonia“ bendradarbiavimas su Graikijos laivybos bendruomene.

Pasak Kinijos valstybinės laivų statybos korporacijos (angl. China State Shipbuilding Corporation) Parodų skyriaus atstovo Zhang Xinyu, palyginti su kitais tarptautiniais jūrinio sektoriaus renginiais, „Posidonia 2016“ buvo labai didelė aukščiausio lygio paroda. „Esame didžiausia savo sektoriaus korporacija Kinijoje, todėl mūsų tikslas „Posidonia“ parodoje – sustiprinti įtaką pasaulinėje rinkoje, ypač Europoje ir Graikijoje, kadangi pasitaroji, kaip ir visa Europos rinka, mums yra labai svarbi. „Posidonia“ – puiki platforma naujoms verslo galimybėms.“

„Posidonia“ užsitarnavo ir stiprią reputaciją, kaip svarbiausių diskusijų ir sprendimų dėl pasaulinei jūrinio sektoriaus rinkai įtakos turinčių klausimų priėmimo forumas, kuriame dalyvauja įstatymų leidėjai, vyriausybių atstovai ir šio pramonės sektoriaus vadovai. Tai labai gerai parodė ir šių metų renginys, kuriame lankėsi tokios svarbios asmenybės, kaip Tarptautinės jūrų organizacijos generalinis sekretorius Kitack Lim, Europos transporto komisarė Violeta Bulc bei Graikijos ir kitų šalių vadovai.

*„Posidonia 2018“ vyks 2018 m. birželio 4–8 d. Atėnų „Metropolitan Expo“ parodų centre.*



БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ



## ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

10<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

5<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

**4 - 6.10.2016**

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2  
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86  
E-mail: [transport@tc.by](mailto:transport@tc.by) <http://tc.by>



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»





# ЛИЧНО С КИТАЕМ (7)

Зита Таллат-Кялпшайте

## Город цветов, с которого начинается Морской шелковый путь (2)

### Гуанчжоу, или Кантон

Участников форума ASEM, проходившего в китайском городе Гуанчжоу, в ознакомительной экскурсии сопровождала группа студентов-волонтеров. Они представились нам своими вторыми – европейскими – именами. Этот факт, наверное, тоже следует отнести к самобытности Гуанчжоу. У этого города тоже есть второе, хорошо известное в мире европейское название – Кантон. А телевизионная башня Гуанчжоу, с которой мы взирали на утопающий в зелени и цветах город, является второй в мире по высоте (600 м) после телебашни «Небесное дерево Токио» (634 м). Кстати, на английском языке она называется не телебашней Гуанчжоу, а Кантонской башней (Canton Tower).

Таких двусмысленных, многосмысловых, а иной раз и противоречивых явлений в городе, с которого начинается Морской шелковый путь, можно найти много.

Французским нарицательным словом canton, означающим административную единицу, в мире названо несколько городов. Порт, расположенный в дельте Жемчужной реки, получил свое название Кантон (Canton) в XVII в. Созданная по указанию императора Канси система кантонов должна была уберечь китайский рынок от внешнеторговой инвазии. Вернее, должна была регулировать зарубежные торговые потоки.

Но обо всем по порядку.

### Гуанчжоу – связка Старого и Нового света

Археологические изыскания свидетельствуют, что на землях в устье Жемчужной реки люди поселились приблизительно за 5000 лет до нашей эры, перебравшись сюда из долины реки Янцзы. В 214 году до н. э. первый император Цинь Шихуанди (259 г. до н. э. – 210 г. до н. э.), объединивший Китай, создал префектуру Нанша, административным центром которой назначил Гуанчжоу, бывший уже в ту пору важным речным и морским портом. Через него в Китай прибывали арабские, индийские и персидские



купцы. Получив официальный статус, в период правления династии Цинь порт Гуанчжоу стал процветать, и это процветание длилось несколько столетий. Древний Китай торговал с внешним миром. Его караваны по Великому шелковому пути шли через пустыни, а моря бороздили корабли, перевозившие чай, фарфор, шелк.

Развитие хозяйства в Европе в XV–XVI вв., достижения в области техники, огромная потребность в благородных металлах – золоте и серебре – приводят к необходимости искать новые пути и новые земли. Португальцы, испанцы, французы, голландцы, англичане направляют свои корабли к берегам Африки, в Индийский океан в поисках богатств Востока. Христофор Колумб открывает Америку (1492), Васко да Гама – морской путь в Индию (1498), Фердинанд Магеллан совершает кругосветное плавание (1519–1522). В XVI в. корабли с золотом, серебром и другими благородными металлами из Латинской Америки через Атлантику и Тихий океан направляются в Европу, впервые морскими путями соединив рынки Старого и Нового света. Из Европы серебро, золото и другие товары отправляются в Азию, в основном в Китай, где обмениваются на ароматный китайский чай, несравненной красоты фарфор работы китайских мастеров, лучший в мире шелк и другие предметы роскоши. Эти товары идут через порты Макао, Гонконг и, разумеется, Гуанчжоу.

### Португальцы – первые европейцы, проложившие морской путь в Китай

Так начинается непрерывная новая эра торговли между Китаем и Западом, которую можно назвать началом новых времен. XVI и XVII века для европейцев являются своеобразной эпохой разведки, привитием христианства с многочисленными миссионерскими походами и развитием морских торговых путей с немалым количеством случаев пиратства.

До XVII в. эту торговую монополию в своих руках держат португальцы, первыми проложившие путь к берегам Африки через Индийский океан. Они были первыми европейцами, проложившими и морской тор-







говыи путь в Китай, в 1514–1517 гг. остановившимися в Кантоне, путем переговоров закрепившими коммерческие условия, среди которых было и обязательство помогать местным береговым властям Китая бороться с пиратством и контрабандой. Однако первые встречи португальцев и китайцев были не особо удачными. Из-за слишком агрессивного стремления португальцев внедриться в Китай местные власти расторгают с ними договор и изгоняют купцов. Позднее португальцам удается восстановить отношения, и в середине XVI в. они обустриваются в Макао, получив там немало прав. Так что золото и серебро из Нового света в Китай начинает попадать через Макао.

### Система Кантона

Китайские чиновники с большим недоверием смотрят на европейских купцов, осторожно общаются с ними и стараются ограничить их деятельность в портах, не пуская вглубь страны. Однако путь уже открыт, и вслед за португальцами в Китай хлынули купцы из Голландии, Испании, России, Германии, Италии, Франции и Англии. Именно англичане в XVII в. разрушают монополию португальских первопроходцев и берут в свои руки внешнюю торговлю в Китае, которая с 1760 г. концентрируется в Гуанчжоу, или в Кантоне. У этого города имеются все предпосылки для развития торговли: хорошо развитый для своего времени порт, ведущие к нему водные пути, удобный береговой рельеф, большая община местных торговцев и ремесленников. Согласно созданной торговой модели, или так называемой системе Кантона, вся внешняя торговля, которой управляла британская Ост-индская компания, в Китае должна вестись через Гуанчжоу (Кантон).

Этот крупнейший порт Южного Китая соответствовал и предъявляемым династией требованиям собирать как можно больше податей и налогов. Однако династия одновременно бдительно охраняет интересы Китая, всевозможными регламентами ограничивая деятельность иностранцев в Кантоне, не позволяя чужестранцам проникать вглубь страны и всячески стесняя их. Чужестранцам запрещалось непосредственно общаться с жителями

Китая и изучать китайский язык. Тем более никуда не позволялось и носить женщинам. Чужестранцам в Кантоне не разрешалось иметь постоянное место жительства. Им разрешалось поселиться близ заводов только во время судоходного сезона – с июня по сентябрь. В это время преобладают попутные муссонные юго-восточные ветра, благодаря которым парусники без труда пересекают Индийский океан, Аравийское и Южно-Китайское моря. С октября, когда ветра меняют направление, северо-восточные бури гонят корабли обратно в Индию, Англию и другие страны. Те, кто остается ждать следующего судоходного сезона, могут поселиться в Макао.

### Купеческая гильдия – посредник между властями Китая и чужестранцами

Увеличивая ограничения для иностранцев, Китай старается защитить свою культурную и социальную идентичность. В обмен на монопольные права на торговлю иностранцы платят огромные налоги. Для посредничества между правительством Китая и зарубежными торговцами, для поддержания отношений с иностранцами создается монопольная китайская купеческая гильдия «Cohong». Это официальные купцы, которые ведут все международные торговые дела, собирают налоги и отвечают за деятельность и поведение чужестранцев в Китае. Это, несомненно, отличная среда для процветания взяток и коррупции, тем более что к иностранцам применяется «презумпция виновности» с тюремным заключением, нейтрализовать которое может хорошая взятка. Неудивительно, что купцы из гильдии обогащаются не по дням, а по часам.

### Британец отказывается поклониться китайскому императору

Разумеется, англичанам не нравятся такая ситуация и притеснения, тем более что это тормозит и торговый оборот. Они всеми способами ищут возможность узаконить более формальные дипломатические отношения и отвоевать лучшие условия торговли. Поэтому король Великобритании Георг III направляет лорда Джорджа Маккартнея просить императора Китая Цяньлуна об аудиенции.

Визит посланника памятен, в частности, из-за нарушения определенных элементов этикета. Во время аудиенции лорд категорически отказался исполнить обряд «коутоу» – ритуал тройного коленопреклонения с земным поклоном, обязательным для плательщиков дани империи. Он заявил, что согласен исполнить ритуал, если то же самое сделает какой-нибудь высокопоставленный китайский сановник перед портретом короля Великобритании Георга III. В итоге был достигнут компромисс, и лорду было позволено выразить императору уважение таким же образом, как он это делает перед своим королем. Хотя беседа с императором завершается вроде бы задушевно, лорду не удается установить официальные дипломатические отношения или получить какие-либо привиле-







гии в торговле. Лорд Маккартней был отправлен в Британию с эдиктом императора Цяньлуна, ясно демонстрирующим позиции Китая в мире и его отношение к перспективам торговли с Европой.

### **Письмо императора Цяньлуна королю Англии Георгу III, 1793 г.**

Вы, о Король, живете за пределами многих морей, и, тем не менее, Ваше смиренное желание приобщиться к благам нашей цивилизации побудило Вас направить ко мне посольство, со всей почтительностью доставившее мне Ваше послание. Желая явить свою преданность, Вы также прислали мне в качестве подношения продукты своей страны.

Я прочитал Ваше послание. Его искренний язык обнаруживает почти полное смирение с Вашей стороны, что весьма похвально. Принимая во внимание тот факт, что Ваш посол пересек море, дабы доставить Ваше письмо и подарки, я пригласил их на пир и щедро одарил. Также приказал направить подарки флотоводу и шестистам его солдатам и офицерам, хотя они и не прибыли в Пекин, так что они также смогли удостовериться в моей всеобъемлющей доброте.

Что касается Вашего ходатайства об аккредитовании одного из Ваших подданных при моем Небесном дворе для наблюдения за торговлей Вашей страны с Китаем, то таковая просьба противоречит всем обычаям моей династии и никоим образом не может быть принята. Это правда, что находящимся на службе династии европейцам было позволено проживать в Пекине, однако они обязаны одеваться сообразно нашим обычаям, находиться только на своих участках и им никогда не будет разрешено вернуться домой. Вы, вероятно, знакомы с нашими династическими правилами. Ваш посланник не сможет занимать в моем дворце то же положение, что и европейские чиновники в Пекине, которым запрещено покидать Китай, он также будет лишен свободы передвижения или переписки со своей страной, поэтому его пребывание возле нашего престола не принесет Вам никакой пользы.

Кроме того, наша Небесная династия владеет обширными территориями, а представителей на них назначает департамент, который ведает

их делами и строго контролирует их передвижение. Невозможно бросить их на произвол судьбы. Если бы Вашему посланнику понадобилось прийти в наш дворец, его язык и одежда отличались бы от наших, потому ему там не было бы места. Можно предположить, что он мог бы подражать европейцам, постоянно проживающим в Пекине, приняв бы наши обычаи и национальную одежду, однако наша династия никогда не желала заставлять людей делать то, что им неприлично и неудобно. Предположим, если бы я сам направил в Вашу страну посла, как бы Вы позаботились о его надлежащем пребывании у вас? В Европе, кроме вас, живет много народов, и если бы все они пожелали быть представленными в наш дворец, как бы мы могли согласиться? Это было бы неосуществимо. Как может наша династия изменить всю систему этикета, созданную более ста лет назад, чтобы удовлетворить ваши индивидуальные потребности? В ответ на желание, чтобы Ваш представитель руководил торговлей Вашей страны у нас, замечу, что Ваши соотечественники уже много лет свободно и успешно торгуют в Кантоне. Подобные просьбы прислали миссии Португалии и Италии. Наш престол оценил их искренность и осыпал их милостями и санкционировал меры для содействия их торговле с Китаем. Вам, несомненно, известно, что когда кантонский купец Ву Чао-Пин задолжал иностранным кораблям, я приказал своему наместнику уплатить долг из провинциальной казны и строго покарать преступника. Так зачем иностранным государствам подавать эти необоснованные просьбы быть представленными в моем дворце? Пекин и Кантон разделяют почти две тысячи миль, и как британский представитель сможет контролировать торговлю своей страны на таком расстоянии?

Если Ваше уважение к нашей Небесной династии преисполнило Вас желания принять нашу цивилизацию и даже если Ваш посланник сумеет перенять зачатки нашей культуры, то наши нравы и обычаи не приживутся на чужой земле, ибо наши законы и традиции разительно отличаются от ваших. Так что каким бы умным ни был Ваш посланник, из этого ничего не выйдет.

Властвуя над миром, я преследую лишь одну цель: сохранить хорошее управление и выполнить долг, лежащий на государстве. Удивительные и драгоценные предметы меня не интересуют. Если я распорядился, чтобы дары дани, присланные Вами, о государь, были приняты, то это было сделано, исключительно принимая во внимание чувства, побудившие Вас прислать их издалека. Великие подвиги нашей династии проникли во все страны Поднебесной, и государи всех наций суши и морей посылают свои ценные дары. Как Ваш посол может сам убедиться, мы имеем абсолютно все. Я не придаю значения странным или хитро сделанным предметам и не нуждаюсь в изделиях Вашей страны. Таков мой ответ на Вашу просьбу назначить представителя в моем дворце. Я подробно изложил свои пожелания и повелел Вашим посланникам отправляться домой с миром. Тебе надлежит, о Король, уважать мои чувства и выказывать впредь еще большую верность и преданность, дабы неизменной покорностью Нашему трону обеспечить в дальнейшем мир и процветание своей стране. Кроме подарков (список которых я прилагаю) каждому из членов Вашей миссии, Вам, о Король, я передаю подарки сверх обычного в таких случаях числа, включая шелка и прочие диковинки, список которых я также прилагаю. Прошу благоговейно их принять и принять к сведению мою добрую волю по отношению к Вам!

### **Особое письмо**

О Король, ты издалека возжаждал благ нашей просвещенности и, желая подвергнуться нашему преображающему влиянию, отправил к нам через море посольство с письмом. Я отметил твой дух почтительной покорности, обошелся с твоим посольством чрезвычайно милостиво и осыпал его подарками, а также выдал тебе разрешение на правление и наказал вручить тебе драгоценные дары. Так я выразил свое благоволение.

Ваш посол попросил моего министра передать мне некоторые предложения относительно торговли Ваших подданных. Но эти предложения направлены на изменение всей системы торговли с европейцами, которая долгое время практиковалась здесь, поэтому я не могу согласиться с ними. Ваши купцы и купцы всех европейских государств, которые ведут торговлю с Китаем, с незапамятных времен направлялись для торговли в Кантон. В Поднебесной всякая вещь представлена в изобилии, мы не знаем недостатка ни в чем. Следовательно, не было никакой необходимости ввозить изделия заграничных варваров в обмен на наши товары. Но по-







скольку чай, шелк и фарфор, производимые в Поднебесной, совершенно необходимы европейцам, мы дозволили создать в Кантоне торговые гильдии во удовлетворение ваших нужд и дабы уделить вам от наших милостей. Но твой посол обратился к нам с новыми просьбами, злоупотребляя правом нашего престола снисходительно обходиться с прибывающими издали инородцами и умиротворяюще править варварскими племенами по всему миру. Ваша Англия не единственная страна, торгующая в Кантоне. Если бы другие страны, следуя вашему плохому примеру, неправомерно утомляли мой слух невозможными просьбами, как бы я мог обращаться с ними со снисхождением? Тем не менее, я не забываю, что Вы, государь, живущий на большом расстоянии и отделенный от нас огромным океаном, не можете поэтому хорошо знать наш образ жизни и учреждения Поднебесной. Посему я поручил моим министрам просветить Ваше посла по этим вопросам и отправить миссию на родину. Однако я, беспокоясь, что он не сможет изложить Вам мое мнение с достаточной ясностью, написал особые ответы на каждое из его требований и надеюсь, что Вы сочтете их искренними и справедливыми.

(3) Ваш посол просил, чтобы маленький остров Цююшань был бы предоставлен английским купцам для поселения и ведения торговли. Но на этом острове нет ни переводчиков, ни торговых помещений, к тому же и корабли не могут долго оставаться там. Если бы вы даже получили этот остров, то это не принесло бы вам никакой пользы. Есть точные границы империи, которые строжайше охраняются. За каждым островом или заливом внимательно следят определенные власти. Кроме того, как уже отмечалось, англичане не единственный народ, который торгует в нашей стране, а если бы подданные других государств попросили подобно вам определенных мест для торговли, как бы я мог удовлетворить их всех? Такие уступки территории не приняты в нашей империи, и разрешение на это не может быть дано.

(4) Вы также выражаете желание иметь небольшой участок около Кантона или Макао, где ваши купцы могли бы жить, приплывать и отплывать по своему желанию. Что касается тех купцов, которые посещают Кантон для ведения торговли, место для их жительства определено и ограничено пределами, за которые они не должны выходить, также не разрешается им посещать город... Если бы не было этих правил, непрерывные ссоры возникали бы между китайцами и европейцами, а в этом случае как можно было бы выразить мое хорошее отношение и добрую волю в отношении последних? Отсюда следует, что все купцы должны оставаться на том же месте и в том же положении, как раньше...

(7) Вы всегда исповедовали ту религию, которую считали истинной. В Китайской империи с далеких времен до сегодняшнего дня благодаря мудрости императоров была основана и передана потомству религия, которую исповедует вся империя вот уже несколько веков. Неверно поэтому нарушать древние верования. Что касается европейцев, живущих в Пекине и изъявивших мне покорность, то они не создавали никаких организаций и им не разрешалось проповедовать в других местах. Теперь

Ваш посол, кажется, имеет намерение распространять вашу английскую религию, этого я никак не могу разрешить.

Я убежден, однако, что перечисленные выше требования выдвинуты без Вашего разрешения, они, о Король, исходят только от самого посла... Если после моего предостережения Ваше величество вслед за требованиями своих послов снарядит корабли, приказав им попытаться торговать в Нинбо, Цзюцзяне, Тяньцзине или в других местах, где это строго запрещено нашими законами, я должен буду направить своих чиновников, чтобы заставить ваши корабли покинуть эти порты, так что усилия ваших купцов окажутся бесполезными. Вы не должны тогда жаловаться, что я не предостерегал Вас. Не делайте этого.\*

## Опиумные войны

Однако стремления англичан были иными. В начале XIX в. в английский бизнес в Китае по тайным контрабандным каналам, а затем и совершенно открыто и дерзко приходит самый прибыльный товар, можно сказать, спровоцировавший крах Китайской империи – опиум, встреченный в стране с яростным сопротивлением, вызвавший две войны, нарушивший социальную, экономическую и моральную жизнь Китая и положивший конец системе Кантона.

В первой опиумной войне (1839–1842) Китай терпит сокрушительное поражение в морском сражении с британскими военными кораблями. Нанкинский договор, который в истории упоминается как неравноправный договор, упразднил систему Кантона, узаконил регулярные тарифы, предоставив иностранным купцам право на свободную торговлю в Китае без соблюдения его юрисдикции, открыл доступ в пять городов Китая с эксклюзивными правами для британцев. Китайская сторона выплатила Британии компенсацию в 6 миллионов серебряных долларов за уничтоженный опиум, передала в безвозмездное пользование остров Гонконг и многое другое.

После поражения во второй опиумной войне (1856–1860) Великобритания, Франция, США и Россия вынудили оказавшийся в трудном положении Китай подписать еще больше унижительных и губительных договоров.

Эти события стали началом конца династии Цин. Трагические страницы истории китайского народа увековечены во множестве произведений литературы и искусства.

В виде прочитанных романов и документальной литературы они всплыли в памяти во время визита в процветающий город Гуанчжоу (Кантон), в котором через 156 лет после окончания опиумных войн представители правительств, политики, бизнеса, науки и масс-медиа государств Азии и Европы собрались для обсуждения перспектив общения и сотрудничества.

\* Текст письма императора с интернет-сайта <http://www.fordham.edu/halsall/mod/1793qianlong.html> Благодаря «Modern History Sourcebook» и, как указывают условия, пользуюсь письмом в эдукационных целях. ■





# ASMENIŠKAI SU KINIJA (7)

Zita Tallat-Kelpšaitė

## Gėlių miestas, kuriame prasideda Jūrų šilko kelias (2)

### Guangdžou, arba Kantonas

Kinijos mieste Guangdžou (*Guangzhou*) vykusio ASEM forumo dalyvius pažintinėje kelionėje lydėjo grupė studentų savanorių. Jie mums prisistatė savo antraisiais – europietiškaisiais vardais. Šį faktą turbūt irgi reikia priškirti prie Guangdžou miesto savitumo. Guangdžou taip pat turi antrąjį, pasaulyje gerai žinomą europietišką Kanton (*Canton*) vardą. O Guangdžou televizijos bokštas, iš kurio žvelgėme į žalumoje ir gėlėse skendintį miestą, po Tokijo televizijos bokšto „Padangių medis“ (634 m) yra antras aukščiausias pasaulyje televizijos bokštas (600 m), vadinasi ne Guangdžou, bet Kanton bokštas (angl. *Canton Tower*).

Tokių dviprasmių, daugiaprasmių arba prieštarigų reiškinių šiame mieste, kuriame prasideda Jūrų šilko kelias, galima rasti daug.

Prancūzišku bendrinio žodžiu *canton*, reiškiančiu administracinį vienetą, pasaulyje yra pavadinta keletas miestų. Perlų upės deltoje esantis uostas Kanton (*Canton*) vardą gavo XVII a. Imperatoriaus Kangxi nurodymu kantonų sistema turėjo apsaugoti Kinijos rinką nuo užsienio prekybos invazijos, tiksliau sakant, protingai reguliuoti šį prekybos srautą.

Bet apie viską iš eilės.

### Guangdžou – Senojo ir Naujojo pasaulio jungtis

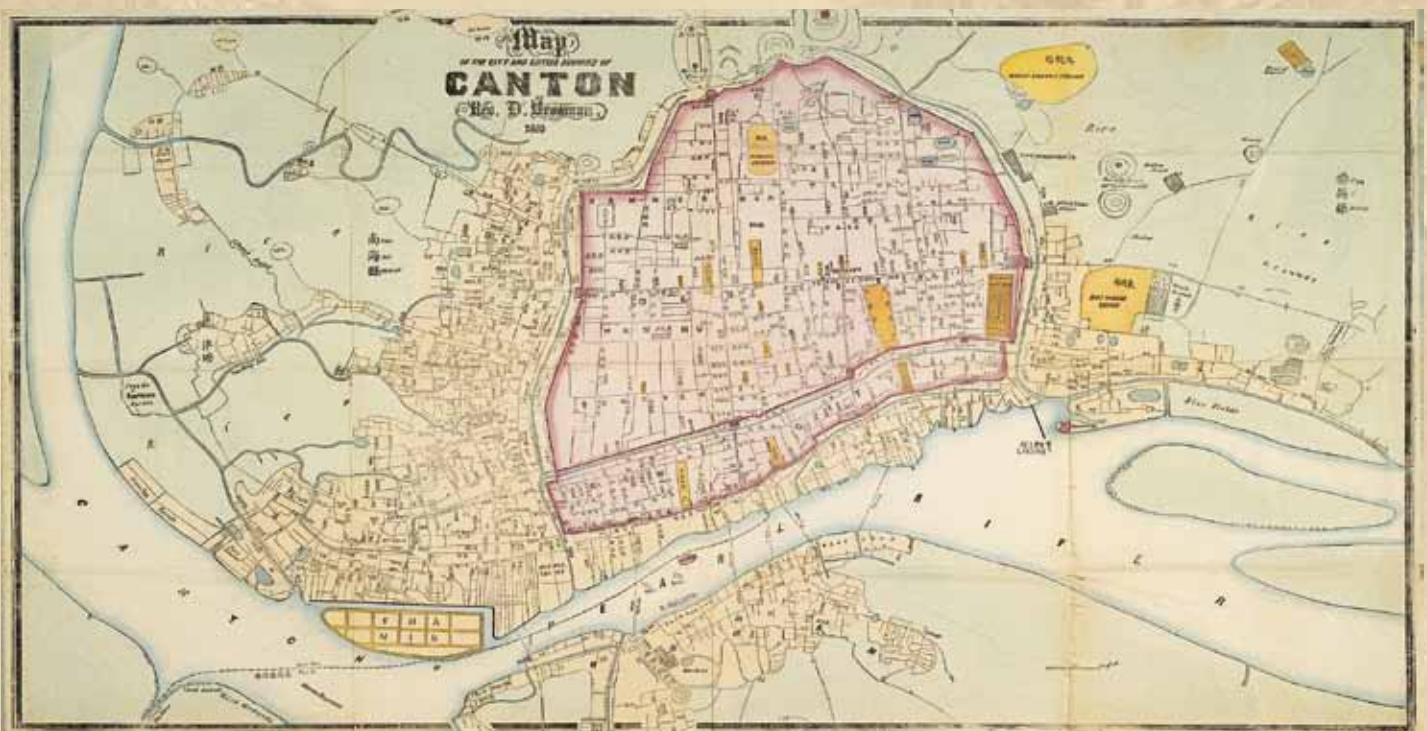
Archeologiniai tyrinėjimai rodo, kad žemėse prie Perlų upės žiočių pirmieji žmonės apsigyveno maždaug 5000 metų prieš Kristų, atsikraustę čia iš Yang Tze upės slėnio. 214 metais prieš Kristų Kiniją suvienijęs pirmasis imperatorius Qin Shi Huang (259 pr. Kr. – 210 pr. Kr.) sukūrė Nan Hai prefektūrą, kurios administraciniu centru paskyrė Guangdžou, tuo metu jau buvusį svarbiu upių ir jūrų uostu, per kurį į Kiniją atplaukdavo arabų, indų ir persų pirkliai. Įgavęs oficialų statusą Qin dinastijos laikotarpiu Guangdžou uostas suklestėjo ir šis klestėjimas tęsėsi kelis šimtmečius. Senoji Kinija prekiaavo su išoriniu pasauliu. Jos karavanai Didžiuoju šilko keliu žygiavo per dykumas, o jūras raižė laivai, gabenę arbatą, porcelianą, šilką.

XV–XVI a. Europos ūkio raida, technikos laimėjimai, didžiulis brangiųjų metalų – aukso ir sidabro – poreikis skatina siekį ieškoti naujų kelių ir naujų žemių. Portugalai, ispanai, prancūzai, olandai, anglai pasuka savo laivus į Afrikos pakrantes, Indijos vandenyną, ieškodami Rytų gėrybių. Kristupas Kolumbas atranda Ameriką (1492), Vasko da Gama – jūrų kelią į Indiją (1498), Ferdinandas Magelanas apiplaukia aplink pasaulį (1519–1522). XVI a. laivai su auksu, sidabru ir kitais brangiaisiais metalais iš Lotynų Amerikos per Atlantą ir Ramųjį vandenyną plaukia į Europą, pirmą kartą jūrų keliais sujungdami Senojo ir Naujojo pasaulio rinkas. Iš Europos sidabras, auksas ir kiti dalykai plukdomi į Aziją, daugiausia Kiniją, kad būtų išmainyti į kvapniąją kinų arbatą, neprilygstamo grožio kinų meistrų sukurtą porcelianą, puikiausią pasaulyje šilką ir kitas prabangos prekes. Šios gėrybės plūsta per Makao, Honkongo ir, žinoma, Guangdžou uostus.

### Portugalai – pirmieji europiečiai, nutiesę jūrų prekybos kelią į Kiniją

Taip prasideda nenutrūkstama naujoji prekybos era tarp Kinijos ir Vakarų, kurią galima pavadinti naujųjų laikų pradžia. XVI a. ir XVII a. europiečiams yra savotiška žvalgybos epocha, krikščionybės skiepijimas su gausiais misionierių žygiais ir jūrų prekybos kelių, kuriuose netrūksta piratavimo atvejų, plėtra.

Iki XVII a. šią prekybos monopoliją savo rankose laiko portugalai, pirmieji nutiesę kelią Afrikos pakrantėmis, per Indijos vandenyną. Jie buvo pirmieji europiečiai, nutiesę ir jūrų prekybos kelią į Kiniją, 1514–1517 m. apsisitoję Kantone, derybomis įtvirtinę komercines sąlygas, tarp kurių buvo ir jų įsipareigojimai padėti vietinei Kinijos pakrančių valdžiai kovoti su piratavimu bei kontrabanda. Tačiau pirmieji portugalai ir kinų susitikimai ne







itin nusisekė. Dėl pernelyg agresyvaus portugalų veržimosi Kinijos valdžia nutraukia su jais sutartį ir išveda pirklius. Vėliau portugalams pavyksta atstatyti santykius ir XVI a. viduryje jie įsikuria Makao, gavę ten nemažai teisių. Tad auksas ir sidabras iš Naujojo pasaulio į Kiniją ima plūsti per Makao.

### Kantono sistema

Kinijos valdininkai gana įtariai žiūri į europiečius pirklius, atsargiai su jais bendrauja ir stengiasi riboti jų veiklą uostuose, neišleisdami į šalies gilumą. Tačiau kelias jau atvertas ir portugalams iš paskos į Kiniją plūsta pirkliai iš Nyderlandų, Ispanijos, Rusijos, Vokietijos, Italijos, Prancūzijos ir Anglijos. Būtent anglai XVII a. sugriauna Portugalijos pirmeivių monopoliją ir į savo rankas perima užsienio prekybą Kinijoje, kuri nuo 1760 m. koncentruojasi Guangdžou, arba Kantone. Šis miestas turi visas prielaidas prekybos plėtrai: tų laikų sąlygomis gerai išvystytas uostas, vandens keliai į jį, patogus pakrančių reljefas, didelė vietinių prekybininkų ir amatininkų bendruomenė. Pagal sukurtą prekybos modelį, arba vadinamąją Kantono sistemą, visa



užsienio prekyba, kurią valdo Britanijos–Rytų Indijos kompanija, su Kinija turi vykti per Guangdžou (Kantoną).

Šis didžiausias Pietų Kinijos uostas atitinka ir dinastijos keliamus reikalavimus surinkti kuo daugiau duoklės bei mokesčių. Tačiau dinastija tuo pačiu budriai saugo Kinijos interesus, įvairiais reglamentais apribodama užsieniečių veiklą Kantone, neleidama svetimšaliams skverbtis į šalies gilumą ir visaip varžydama jų poreikius. Svetimšaliams draudžiama tiesiogiai bendrauti su Kinijos žmonėmis bei mokytis kinų kalbos. Juolab šiukštu savo nosies niekur nekaišioti moterims. Svetimšaliai Kantone negali turėti nuolatinės gyvenamosios vietos. Jiems leidžiama apsistoti šalia gamyklų tik laivybos sezono metu – nuo birželio iki rugsėjo. Tuo metu pučia palankūs musoniniai pietryčių vėjai, kurių genami burlaiviai be vargo pavėjui plaukia per Indijos vandenyną, Arabų ir Pietų Kinijos jūras. Nuo spalio, kai vėjai pakeičia kryptį, Šiaurės Rytų audros pirklių laivus parskraidina atgal į Indiją, Angliją ir kitas šalis. Tie, kurie lieka laukti kito laivybos sezono, gali apsistoti Makao.

### Pirklių gildija – tarpininkė tarp Kinijos valdžios ir svetimšalių

Didindama apribojimus užsieniečiams, Kinija stengiasi apsaugoti savo kultūrinį ir socialinį identitetą. Mainais už monopolines prekybos teises užsieniečiai moka didžiulius mokesčius. Tarpininkavimui tarp Kinijos vyriausybės ir užsienio prekybininkų, santykių su svetimšaliais palaikymui sukuriama monopolinė Kinijos pirklių gildija „Cohong“, arba oficialieji pirkliai, kurie tvarko visus tarptautinius prekybos reikalus, renka mokesčius ir yra atsakingi už svetimšalių veiklą bei elgesį Kinijoje. Tai, be abejo, puiki galimybė klestėti kyšiams ir korupcijai, juolab kad svetimšaliams taikoma „kaltumo prezumpcija“ su įkalinimu, kurią neutralizuoti gali geras kyšis. Nenuostabu, kad gildijos pirkliai turtėja ne dienomis, o valandomis.

### Britas atsisako nusilenkti Kinijos imperatoriui

Žinoma, anglams nepatinka tokia situacija ir suvaržymai, juolab kad tai stabdo ir prekybos apyvartą. Jie įvairiais būdais ieško galimybių įteisinti formalinius diplomatinis santykius ir išsikovoti geresnes prekybos sąlygas. Tad Didžiosios Britanijos karalius George III siunčia lordą George Macartney prašyti Kinijos imperatoriaus Qianlong audiencijos.

Pastarojo vizitas, be kita ko, įsimintinas dėl tam tikrų etiketo elementų. Audiencijos metu lordas kategoriškai atsisako laikyti „koutou“ – nusilenkimo ritualo, kurį privalo atlikti duoklės imperijai mokėtojai. Jis pareiškia sutikšias atlikti ritualą, t. y. nusilenkti imperatoriui atsiklaupęs ir tris kartus galva paliesdamas žemę, jei tą patį padarys koks nors aukštas Kinijos pareigūnas prieš Didžiosios Britanijos karaliaus George III portretą. Galiausiai pasiekiamas kompromisas ir lordui leidžiama pareikšti pagarbą imperatoriui tokiu pat būdu, kaip jis tai daro savo šalies karaliui. Nors pokalbis su imperatoriumi baigiasi tariamai nuširdžiai, lordui nepavyksta užmegzti ▶





oficialių diplomatinių santykių ar gauti kokių nors prekybos privilegijų. Lordas Macartney išsiunčiamas į Britaniją su imperatoriaus Qianlong ediktu, aiškiai demonstruojančiu Kinijos pozicijas pasaulyje bei jos požiūrį į prekybos su Europa perspektyvas.

### Imperatoriaus Qianlong laiškas Anglijos karaliui George III, 1793 m.

Jūs, o Karaliau, gyvenate už daugelio jūrų, tačiau, vedamas nuolankaus troškimo pasinaudoti mūsų civilizacijos gėrybėmis, išsiuntėte pagarbiai Jūsų žinių nešančią misiją. Per jūras atkeliavę Jūsų pasiuntiniai atvyko ir pagarbiai prisistatė mano rūmuose man švenčiant savo gimtadienio jubiliejų. Norėdamas parodyti savo pagarbą, Jūs taip pat atsiuntėte savo šalies produkcijos.

Aš atidžiai perskaičiau Jūsų laišką: jo formuluotė rodo Jūsų nuoširdų nuolankumą, kurį labai vertinu. Atsižvelgdamas į tai, kad Jūsų ambasadorius ir jo pavaduotojas Jūsų laišką ir dovanas atgabeno tokį ilgą kelią, parodžiau jiems didelę malonę, leisdamas man prisistatyti. Norėdamas parodyti dar didesnę malonę, pakviečiau juos į pokylį ir gausiai apdovanojau. Taip pat įsakiau nusiųsti dovanų Karinio jūrų laivyno vadui ir šešioms šimtoms jo pareigūnų bei vyrų, kad jie taip pat galėtų pasidžiaugti mano visa apimančiu gerumu, nors ir neatvyko į Pekiną patys.

Tačiau Jūsų prašymo atsiųsti vieną iš savo piliečių į mano Dangiškuosius rūmus, kuris vadovautų Jūsų šalies prekybai su Kinija, patenkinti negalėsiu, kadangi tai prieštarauja mano dinastijos įprastai praktikai. Tai tiesa, kad dinastijai tarnaujantiems europiečiams buvo leista gyventi Pekine, tačiau



jie privalo rengtis, kaip įprasta mūsų kraštams, būti tik savo apylinkėje ir niekuomet negalės grįžti namo. Jūs turbūt esate susipažinęs su mūsų nuostatomis. Jūsų pasiuntinys mano rūmuose negali užimti panašios pozicijos kaip Europos pareigūnai Pekine, kuriems yra uždrausta išvykti iš Kinijos, jis taip pat negali laisvai judėti ar susirašinėti su savo šalimi, taigi jo buvimas mūsų gretose neduotų Jums jokios naudos.

Be to, mūsų Dangiškoji dinastija valdo didžiules teritorijas, o tų teritorijų atstovus paskiria Duoklę mokačių šalių departamentas, kuris valdo jų reikalus ir griežtai kontroliuoja jų judėjimą. Būtų neįmanoma palikti jų savo valiai. Jūsų pasiuntinui atvykus į mūsų rūmus, jo kalba ir drabužiai skirtųsi nuo mūsų, todėl jam čia nebūtų vietos. Būtų galima manyti, kad jis galėtų tapti nuolatiniu Pekine gyvenančiu europiečiu, priimti Kinijos papročius ir mūsų aprangos kodą, tačiau mūsų dinastija niekuomet nematė reikalo primesti žmonėms tai, ko jie nenorėtų daryti, ar kas jiems būtų nepatogu. Be to, jei aš pats atsiųščiau į Jūsų šalį savo Ambasadorių, kaip Jūs galėtumėte pasirūpinti atitinkamu jo buvimu pas Jus? Europoje, be Jūsų, gyvena daugybė kitų tautų: jei visos jos norėtų atstovo mūsų rūmuose, kaip galėtumėte sutikti? Tai būtų visiškai nepraktiška. Kaip mūsų dinastija galėtų keisti savo daugiau nei šimtmečius gyvojančią etiketo sistemą tam, kad galėtumėte patenkinti Jūsų individualius poreikius? Kalbant apie tai, kad Jūsų atstovas vadovautų Jūsų šalies prekybai, Jūsų tautiečiai jau daugelį metų laisvai ir sėkmingai prekiauja Kantone. Panašius prašymus atsiuntė Portugalijos ir Italijos misijos. Be prekybą palengvinančių priemonių pritaikymo, Sostas taip pat įvertino jų nuoširdumą ir gausiai apdovanojo. Be abejonės, Jūs žinote, kad mano Kantono pirkliai Wu Chao-ping įsiskolinus užsienio laivams, liepiau savo Vietininkui sumokėti skolą iš regiono išdo ir griežtai nubausti nusižengėlių. Tad kam užsienio tautoms reikia siųsti šiuos visai nepagrįstus prašymus turėti atstovą mano rūmuose? Pekiną ir Kantoną skiria beveik du tūkstančiai mylių, todėl kaip britų atstovas galėtų valdyti savo šalies prekybą per tokį atstumą?

Jei Jūsų pagarba mūsų Dangiškajai dinastijai pripildė Jus noro priimti mūsų kultūrą ir net jei Jūsų pasiuntinys sugebėtų perimti mūsų kultūros trupinius, mūsų manieros ir papročiai Jūsų svetimoje žemėje paprasčiausiai neprigyty, nes mūsų papročiai ir įstatymai taip skiriasi nuo jūsiškių. Taigi, kad ir koks protingas ir inlus būtų Jūsų pasiuntinys, iš to nieko nelaimėtumėte.

Būdamas įtakingas plačiam pasaulyje teturiu vieną tikslą – puikiai valdyti ir išpildyti Valstybines pareigas: keisti ir brangūs daiktai manęs nedomina. Mano įsakymu Jūsų, o Karaliau, atsiųstos dovanos buvo priimtoms, tačiau tik iš pagarbos Jūsų nusiteikimui, kurio įkvėpti atsiuntėte jas iš taip toli. Mūsų dinastijos didingoji dorybė prasiskverbė į kiekvieną po šiuo dangumi esančią šalį ir visų tautų karaliai ėmė žeme ir jūra siųsti mums savo brangias dovanas. Kaip tu gali įsitikinti ir Jūsų ambasadorius, mes turime viską. Aš nevertinu keistų ar nuostabių dalykų ir neturėsiu, kur dėti Jūsų šalies gaminių. Toks tad mano atsakymas į Jūsų prašymą paskirti atstovą mano rūmuose. Toks prašymas prieštarauja mūsų dinastijos įpročiams ir



tik Jus apsinkintų. Aš detaliai išreiškiau savo pageidavimus ir įsakiau Jūsų pasiuntiniams keliauti namo su taika. Reikėtų, o Karaliau, gerbti mano požiūrį ir ateityje parodyti dar didesnę pagarbą ir ištikimybę amžinai atsiduodant mūsų Sostui, kad galėtumėte savo šaliai užtikrinti taiką ir gerovę. Be dovanų (kurių sąrašą pridedu), kiekvienam iš Jūsų misijos narių, Jums, o Karaliau, siunčiu dar daugiau nei įprastai tokiais atvejais vertingų dovanų, įskaitant šilko ir įvairių suvenyrų, kurių sąrašą taip pat pridedu. Prašau pagarbiai juos priimti ir atkreipti dėmesį į mano geranoriškumą!

## Specialusis raštas

Jūs, o Karaliau, iš toli susižavėjęs mūsų civilizacijos gėrybėmis ir trokšdamas prisiliesti prie mūsų visa keičiančios įtakos, iš už jūrų atsiumtėte pasiuntinius, nešančius Jūsų žinią. Aš jau atkreipiau dėmesį į Jūsų pagarbų nusiteikimą, ypatingai maloniai priėmiau ir apdovanojau Jūsų misiją, be to, išsiunčiau Jums, o Karaliau, raštą bei pagerbiau Jus vertingomis dovanomis. Taip pasireiškė mano atlidumas.

Vakar Jūsų ambasadorius kreipėsi į mano ministrus norėdamas įteikti man prašymą dėl Jūsų prekybos su Kinija, tačiau jo prašymas nesuderinamas su mūsų dinastijos įprasta praktika, todėl negali būti patenkintas. Lig šiol visos Europos tautos, įskaitant Jūsų šalies barbarus pirklus, prekiaavo su mūsų Dangiškąja Imperija Kantone. Prekyba vyksta jau daugelį metų, nepaisant to, kad mūsų Dangiškoji Imperija turi visko su kaupu ir mums čia nieko netrūksta. Taigi nebuvo jokio poreikio ką nors importuoti iš barbariškųjų kraštų mainais už savo gaminius. Kadangi Dangiškosios Imperijos gaminami arbata, šilkas ir porcelianas Jums ir Europos tautoms yra būtinybė, mes, parodydami savo malonę, leidome užsienio hongams (pirklių įmonėms) įsikurti Kantone, kad galėtų patenkinti savo poreikius, o Jūsų šalys – pasinaudoti mūsų geradaryste. Tačiau Jūsų ambasadorius vis siunčia naujus prašymus, kuriais visiškai neatsižvelgiama į Sosto principą „su atvykėliais iš toli elgtis atlidžiai“ bei taikiai kontroliuoti barbarų gentis visame pasaulyje. Be to, daugybę tautų visame pasaulyje valdanti mūsų dinastija tokį patį geraširdiškumą rodo visiems. Jūsų Anglija nėra vienintelė Kantone prekiaujanti šalis. Jei Jūsų prastu pavyzdžiu vadovaudamosi kitos šalys taip pat piktnaudžiaudamos vargintų mano ausis neįmanomais prašymais, kaip galėčiau su jais elgtis atlidžiai? Nepaisant to, aš nepamirštu, nei kaip toli jūros nuo pasaulio skiria Jūsų vienišąją salą, nei Jūsų atleistino elgesio nekreipiant dėmesio į mūsų Dangiškosios Imperijos įprastą praktiką. Taigi įsakiau savo ministrams šiuo klausimu apšviesti Jūsų ambasadorių ir išlydėti misiją namo. Tačiau abejoju, kad Jūsų pasiuntinys grįžęs sugebės detalai supažindinti Jus su mano požiūriu, ar kad jis bus viską gerai supratus, todėl dabar dėl kiekvieno klausimo išrašysiu atskirą raštą. Šitaip, esu tikras, suprasite, ką noriu pasakyti...

(3) Norėdami plėtoti savo prekybą, Jūs prašėte paskirti nedidelę salą šalia Chusano, kurioje galėtų gyventi ir savo prekes sandėliuoti Jūsų pirkliai. Kadangi šalia Chusano, į kurį niekada nebuvo užsukę Jūsų laivai, nėra nei užsienio hongų, nei vertėjų, tokios salos paskyrimas Jums būtų visiškai bevertis. Kiekvienas mūsų Imperijos colis yra pažymėtas žemėlapyje ir yra akylai stebimas: net mažytės salelės ir smėlio seklumos yra aiškiai pažymėtos kaip savo atitinkamų provincijų dalys. Be to, atkreipkite dėmesį, kad Anglija nėra vienintelė barbarų šalis, norinti plėtoti prekybą su mūsų Imperija: tarkime, kad kitos šalys taip pat užsimanys pasekti Jūsų blogu pavyzdžiu ir pradės prašyti manęs joms visoms paskirti po žemės plotą prekybai. Kaip galėčiau sutikti? Tai taip pat yra baisus mano Imperijos įprastos praktikos pažeidimas, todėl negali būti patenkintas.

(4) Po to prašėte nedidelio ploto Kantono apylinkėse, kur Jūsų barbarai pirkliai galėtų apsisototi, arba kad jiems nebebūtų taikomi jokie judėjimo apribojimai Aomene. Iki šiol barbarų pirkliai iš Europos apsisotijimui ir prekybai Aomene buvo paskirta tam tikra teritorija ir buvo draudžiama žengti bent žingsnį už jos ribų... Jei panaikintumėte šiuos apribojimus, neišvengiamai tarp kinų ir Jūsų barbarų piliečių atsirastų trintis, kurios rezultatai sugadintų mano geranorišką požiūrį į Jus. Todėl, žvelgiant iš visų perspektyvų, visiems bus geriau, jei šiuo metu galiojančios nuostatos nesikeis...

(7) Dėl Jūsų tautos Dangaus Viešpaties garbinimo tai yra ta pati religija kaip ir kitų Europos tautų. Nuo pat mūsų istorijos pradžios išmintingi Imperatoriai ir valdovai Kinijoje įvedė moralinę sistemą ir įdiegė tam tikrą kodeksą, kurio nuo neatmenamų laikų ištikimai laikėsi milijardai mano



pavaldinių. Nekilo jokio poreikio neortodoksiškoms doktrinoms. Net mano sostinėje gyvenantys Europos misionieriai negali bendrauti su Kinijos piliečiais – jie gali būti tik jiems paskirtose vietose ir negali platinti savo religijos vietiniams. Kinų ir barbarų atskirtis yra labai griežta, todėl Jūsų ambasadoriaus prašymas leisti barbarams laisvai skleisti savo religines pažiūras yra neracionalus.

Gali būti, o Karaliau, kad visus tuos prašymus ambasadorius pateikė savavališkai arba galbūt atsitiktinai Jūs pats nežinojote mūsų dinastijos nuostatų ir neturėjote jokių intencijų jų pažeisti išreikdami šias beprotiškas idėjas ir viltis... Jei gavę šį detalų raštą atidžiai neįsiklausysite į savo pavaldinių perduodamą žinią ir leisite savo barbarams pirkliai plaukti į Džedziangą ir Tiandzina su tikslu ten išsilaipinti ir prekiauti, tiek vietos viešosios tvarkos pareigūnai, tiek kariškiai bus įpareigoti laikytis mūsų žemių įstatymų, nes mano Dangiškosios Imperijos potvarkiai yra ypatingai griežti. Jūsų laivams priplaukus prie kranto Jūsų pirkliai joku būdu nebus leista ten išlipti arba apsisototi ir jie iškart bus išsiųsti atgal. Taigi Jūsų barbarų pirkliai bus sukorę ilgą kelių veltui. Nedarykite to.\*

## Opiumo karai

Tačiau anglų siekiai – kitokie. XIX a. pradžioje į anglų verslą Kinijoje slaptais kontrabandos kanalais, o paskui visiškai viešai ir įžūliai ateina pelningiausia prekė, galima sakyti, išprovokavusi griūtį Kinijos imperijoje – opiumas, šalyje sutiktas su didžiulių ir ganėtinai nuožmiu pasipriešinimu, sukėlęs du karus, sutrikdęs socialinį, ekonominį ir moralinį Kinijos gyvenimą bei padaręs galą Kantono sistemai.

Pirmajame Opiumo kare (1839–1842) Kinija pralaimi triuškinantį jūrų mūšį Didžiosios Britanijos karo laivams. Nandzingo (Nankino) sutartimi, kuri istorijoje minima kaip Nelygioji sutartis, panaikinama Kantono sistema, įteisinami sutartiniai tarifai, užsienio prekybininkams suteikiamos laisvės vystyti veiklą Kinijoje nesilaikant jos jurisdikcijos, atveriami keliai į penkis Kinijos miestus su išskirtinėmis teisėmis britams, už 6 mln. sidabro dolerių perduodamas Honkongo uostas ir dar daug kas.

Po pralaimėjimo antrajame Opiumo kare (1856–1860) sunkioje padėtyje atsidūrusią Kiniją Didžioji Britanija, Prancūzija, JAV ir Rusija priverčia pasirašyti dar daugiau žeminančių ir žlugdančių sutarčių.

Šie įvykiai tampa Qing dinastijos pabaigos pradžia. Tragiški kinų tautos istorijos puslapiai įamžinti daugelyje literatūros ir meno kūrinių.

Skaitytų romanų ir dokumentinės literatūros pavidalu jie iškilo atmintin lankantis puikiame ir klestinčiame Guangdžou (Kantono) mieste, į kurį praėjus 156 metams po Opiumo karų pabaigos Azijos ir Europos valstybių vyriausybių, politikos, verslo, mokslo ir žiniasklaidos atstovai susirinko aptarti bendravimo ir bendradarbiavimo perspektyvų.

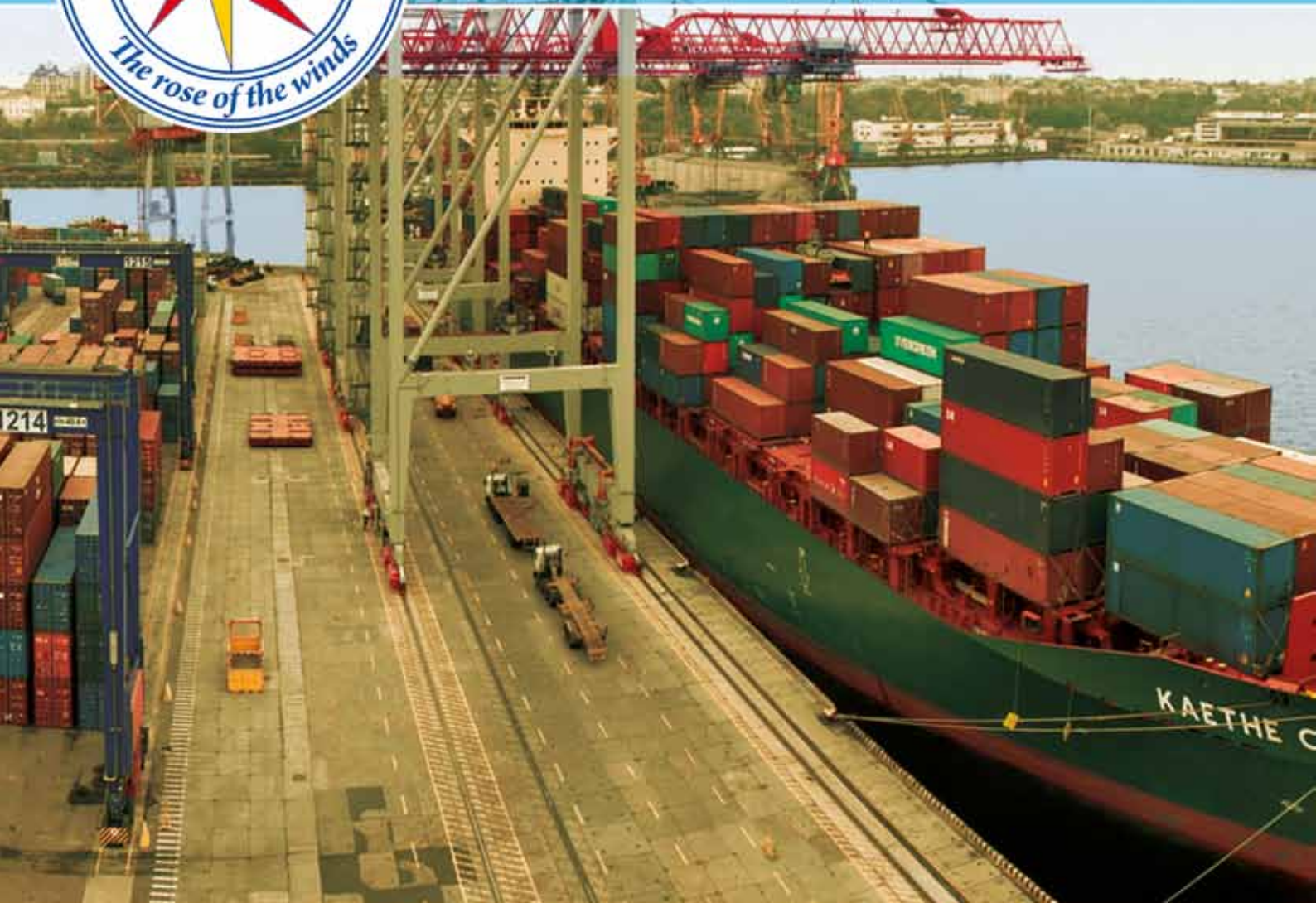
\* Imperatoriaus laiško tekstas iš interneto svetainės <http://www.fordham.edu/halsall/mod/1793qianlong.html>  
Dėkoju „Modern History Sourcebook“ ir, kaip nurodo sąlygos, naudojuosi laišku edukacijos tikslams. ■



# ODESSA 2016



## INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM



**19-21 OCTOBER 2016**  
ODESSA, MARINE TERMINAL

THE 13<sup>th</sup> INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING  
AND PORTS DEVELOPMENT



[www.smc.odessa.ua](http://www.smc.odessa.ua)

supported by:



«MediaCompass Ukraine»  
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026  
tel./fax: + 38[0482] 355-999  
e-mail: [odessa@mku.com.ua](mailto:odessa@mku.com.ua)





# Global AirRail 2016

9-11 November

# HELSINKI

HOSTED BY:

TOPICS

**HELSINKI AIRPORT**

*FINAVIA – for smooth travelling*

Helsinki's Ring Rail Line impact on Transit Oriented Development at Aviapolis district

**Liikennevirasto**

Finnish Transport Agency

How will RailBaltica affect airport connectivity in Estonia, Latvia and Lithuania

Improving Customer Experience on airport rail connections - case studies from London, Vienna and Stockholm



[www.globalairrail.com](http://www.globalairrail.com)



# Logistics without stress



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



**LITHUANIA** 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](http://www.tlnika.com) [www.tlnika.kz](http://www.tlnika.kz) [www.tlnika.de](http://www.tlnika.de)

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