



Belarus Is to Become an Important Link of the Silk Road Economic Belt

Saxony-Anhalt – the Logistics Hub of Germany and Central Europe

The Growing Port of Klaipėda is Getting Cramped

白俄罗斯会成为丝绸之路经济带的重要一环

萨克森 - 安哈特 —— 德国和中欧的物流枢纽

克莱佩达的港口成长正在减慢

Беларусь призвана стать важным звеном экономического пояса Шелкового пути

Саксония-Ангальт – центр логистики Германии и Центральной Европы

Растущему Клайпедскому порту становится тесно

Baltarusija pašaukta tapti svarbia Šilko kelio ekonominės juostos grandimi

Saksonija-Anhaldas – Vokietijos ir Vidurio Europos logistikos mazgas

Augančiam Klaipėdos uostui darosi ankšta

PORTUS – URBIBUS ET ORBI





LOGISTICS
makes it
happen



May 9–12, 2017
Messe München

» www.transportlogistic.de

tl transport
logistic

the leading exhibition

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 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@tnika.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

The issue illustrated by:

V. Karaciejus, V. Petrikas, A. Kubaitis,
R. Treigys, A. Stanevičius, V. Kuklieris,
V. Borteliene, A. Džežulskaitė.
We are thankful for the photos and
illustrations to organizers of the events as
well as Klaipėda State Seaport Authority.

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

Address:

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

Circulation of 4 000 copies

CONTENTS • 內容

2 PUBLISHER'S WORD

Portus – Urbibus et Orbi

编者寄语

Portus - Urbibus et Orbi

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Aleksandr Korol, the
Ambassador of the
Republic of Belarus in the
Republic of Lithuania:
Belarus is to Become an
Important Link of the Silk
Road Economic Belt

独家专访

驻立陶宛共和国白俄
罗斯共和国大使

Aleksandr Korol: 白俄
罗斯会成为丝绸之路
经济带的重要一环



8 EXCLUSIVE INTERVIEW

Saxony-Anhalt – the
Logistics Hub of Germany
and Central Europe

COMMERCE AND INDUSTRY

Chambers' Union Elbe/
Oder Representatives from
Three Countries
Strengthening Inland
Navigation in Central
Europe – Project EMMA



11 萨克森 - 安哈特 —— 德国和中欧的物流枢 纽

工商业

易北河/奥得河商会联
盟代表来自三个国家
加强中欧内陆航运
—— 项目EMMA

14 PORTS AND CITIES

The Growing Port of
Klaipėda is Getting
Cramped
独家专访
港口和城市克莱佩达
的港口成长正在减慢

18 STEVEDORING

KLASCO Increases
Efficiency
装卸
KLASCO提高效率



22 INTERNATIONAL EVENTS

Happy 25th birthday, BPO!
国际活动
25岁生日快乐, BPO!



25 INTERNATIONAL EVENTS

Aircargo Forum in Abu
Dhabi United International
Companies and Freight
Forwarders
国际活动
在阿布扎比举办的航
空货运论坛联合了国
际公司和货运代理

26 INTERNATIONAL EVENTS

Belarus Transport Week:
the New Silk Road, the
Great Stone and Sky Way
Technologies

国际活动

白俄罗斯运输周: 新丝
绸之路、大石和天空之
路技术



29 INTERNATIONAL EVENTS

Lithuania Can Offer
Kazakhstan Safe, Fast
and Cost-effective Cargo
Transportation

国际活动

立陶宛可以提供给哈
萨克斯坦安全、快速
和具有成本效益的货
物运输



30 BUSINESS AND ART

Theatre Is Not About Mere
Entertainment –
It's About Thinking and
Reflection

商业和艺术

剧场不仅仅是单纯的
娱乐 —— 它关系到思
维与思考





Portus – Urbibus et Orbi*

Urbi et Orbi – the sacral phrase that we hear twice a year during Christmas and Easter from St Peter's Basilica as the Pope's blessing to the city and the world – has been known since the days of the Roman Empire. Its authorship is attributed to Publius Ovidius Naso – a poet, who lived before the Common Era and used poetry to spread his insights to the city and the world.

In more than two thousand years humanity keeps finding people, reasons or needs to announce something that should be communicated to the city and the world – everyone.

Portus – Urbibus et Orbi. Ports for the cities and the world. Thus we could paraphrase Ovidius' words into the message that the ports (in one way, or another) send to the world.

What is that message that ports send to the cities and the world today?

In his article "The City-Port Relationship: Its evolution, changing dynamics and challenges for port authorities" Franc J. Pigna, the Managing Director of Aegir Port Property Advisers (USA), as well as a consultant for port, logistics, maritime and financial issues, wrote that, despite the Great Recession, the indicators of the Gross Domestic Product and international trade in the first decade of the 21st century remain positive. Until 2025 mature economies should grow approximately 1.4 % per annum, while the new and emerging markets should show 3.2 %, respectively.

Today about 60 % of the world's population live near the sea or ocean. It is estimated that in the nearest future this share will increase to 90 %, while 90 % of the world trade will be transferred near the water or will be using water transport. Thus the issue of port development, as well as infrastructure and equipment modernisation becomes very important. Ports, cities and citizens have to face new challenges: increasing competition between ports and learning how to improve economic efficiency by building larger ships using more advanced technology. They require deeper entrance channels, deeper berths and additional space. Land becomes the major object of disputes between ports and cities, also including infrastructure development, city transport, mobility, lack of space, the climate change, pollution, noise, as well as other environmental and social problems.

These issues have been recently widely discussed sharing experience at international port events. The Baltic Ports Organisation (BPO), celebrating their 25th anniversary at their recent conference introduced long years of experience in environmental management, offering it as good practice to all ports of the European Union.

At the annual conference the European Sea Ports Organisation (ESPO) announced their steps in improving and changing the burdensome EU licensing system, applied in port infrastructure planning and implementing large international projects.

The 15th World Conference Cities & Ports, which took place in Rotterdam in the early October, organised by the AIVP worldwide network of port cities every two years, dove deeper into the opportunities of cooperation between the city and the port.

The network, founded at the port of Le Havre in 1988 currently unites almost 200 ports, cities, companies and organisations from 37 countries, raising the goal to improve the dialogue between ports and port city communities, fostering cooperation in solving various issues regarding port and city development, territorial planning, sustainable development, environmental and economical policies.

As long as we keep coming back to the question of which came first – the port or the city – and which has the upper hand, the dialogue between cities and their ports will continue to face difficulties.

F. J. Pigna states that the construction of the first ports was induced by our ancestors' curiosity. As soon as the man had built the first means of crossing the water, he felt a desire to find out what's on the other side or further down the coast. Thus mankind made connections, engaged in trade and cultural exchange, building settlements that later became port cities.

Perhaps it is the same type of curiosity and thirst for exploration that has put us at the gate of space ports, which will eventually see our descendants leaving on their space ships and building new cities on other planets.

Meanwhile, back to the discussions that take place on our planet, Hugo Borelli, AIVP Vice President and President of the Argentinian *Consortio de Gestion del Puerto de Bahia Blanca*, is convinced that the relationship between ports and cities should be based on the notion that a city has a port rather than vice versa, and that the general plan of the port should be harmonised with city development plans, while the citizens should be constantly informed of their port's activity. He also believes that it is necessary to preserve ports' historical heritage at any cost

and use history as the foundation for stepping forward. Counting its 130 years, the port of Bahia Blanca preserved the old buildings and historical objects as cultural heritage for future generations. Talking of the future, the port has been implementing an ambitious educational program at schools and kindergartens, seeking to familiarise children with the activity of the port, introducing them to the idea of how important and nice it is to live in a city with a port.

In the interview published by the AIVP, Aurelio Martinez, the President of the Port of Valencia (Spain), stated that cities should be proud of their ports and their potential. Seeking to develop this sense of pride, ports should be more active in involving the cities into their activity. Ports and cities should work together in developing new programs resulting in the outcome that is truly worth of being proud of. Mr Martinez shared his experience in improving the complicated relationship between his port and the city. He took the lead of the joint port of Valencia, which also includes the ports of Sagunto and Gandia, in August last year and established a consultative territorial integration committee already in October. The committee includes the mayors of the three cities and other representatives of the cities' communities. The committee and the port regularly consult and discuss all issues of port development. Lead by the Mayor of Valencia, the committee also participates at the meetings of the board of directors of the port and is responsible for the port's territorial integration. The President of the port is convinced that it is necessary to explain people why and what the port does, also listen to their opinions, understand the factors that influence them, their groups and the entire society, as well as make appropriate decisions before the emergence of a specific problem or conflict.

The purpose of the conference of the Port of Klaipėda (Lithuania), which is currently regarded as the fastest-growing port in the region of the Baltic Sea and one of the fastest-growing ports in Europe, was quite similar. The tasks listed by the Port's Director General Arvydas Vaitkus follow the global tendencies and revolve around the depth and area of the port. These are not enough for Klaipėda to service the large vessels entering the Baltic Sea through the Great Belt. The general plan for the port of Klaipėda currently under preparation will provide new opportunities for the port development, where one of the alternatives is the port development northwards into the open sea southwards into the southern part of the city. So far the city's community has been very careful about these plans, while Shahriar Ahy, the Management Board Member, Founding Director of Klaipėda Free Economic Zone, believes that Klaipėda stands on the brink of choice, where doing nothing would be the most dangerous of positions. His opinion is supported by the shipping expert Professor Vytautas Paulauskas, who said that any kind of a pause would mean falling behind. He thinks that one of the best examples is the port of Ghent (Belgium), which started making development plans already twenty years ago and now can be proud of excellent results.

Wise port development is strongly and often negatively influenced by the change of the ruling parties and their desire to show off. There were several opportunities to observe governmental novices visiting the port for the first time in their lives and attempting to reorganise its activity. One of the most prominent examples was a strict order of one of the former ministers to keep the gate of the port closed, opening it only for incoming ships for security reasons.

Funny?

No! Dangerous!

The same opinion is shared by the already-mentioned port expert Mr Pigna, who stated, that the 21st century tendencies and realities lean towards a corporate and de-politicised port management, which focuses on a long-term and stable concept of port development, implemented by experienced business representatives, well-versed in the global tendencies and local realities, rather than political appointees.

The parliamentary elections, which took place at the end of October in Lithuania, have once again made radical changes in the ruling government.

What message will they send to the city and the world standing at the helm of the country's politics and economy?

We'll soon find out.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

* Ports for the Cities and the World.

Portus - Urbibus et Orbi *

降福于罗马城及世界——我们在圣诞节和复活节期间每年两次听到的来自圣彼得大教堂的圣经短语，作为教皇对城市和世界的祝福——自罗马帝国时代以来就已知晓。这归功于它的作者Publius Ovidius Naso——一位在共同时代之前生活的诗人，并用诗歌把他的见解传播到城市和世界。

在两千多年里，人类一直在寻找人，理由或需要来宣布有些内容应该传达给城市和世界——涉及每个人。

Portus - Urbibus et Orbi. 城市和世界的港口。因此，我们可以将Ovidius的话改写成港口（以某种方式或另一种方式）发送给世界的信息。

港口发送给城市和当今世界的是什么信息？

在他的文章“城市 - 港口关系：它的演变，不断改变着动态并挑战着港口当局”中，Aegir 港地产顾问（美国）的董事总经理Franc J.Pigna这样说，还有关于港口、物流、海运和财政问题，他写道，尽管经济大萧条，21世纪头十年国内生产总值和国际贸易指标仍然是积极的。直到2025年成熟经济体应该每年增长约1.4%，而新兴和新兴市场应该分别显示3.2%。

最近约有60%的世界人口居住在海洋或海洋附近。据估计，在最近的未来，这一份额将增加到90%，而世界贸易的90%将向水附近转移或将使用水运。因此，港口发展以及基础设施和设备现代化的问题变得非常重要。港口、城市和公民必须面对新的挑战：增加港口之间的竞争，并通过使用更先进的技术构建更大的船舶来学习如何提高经济效率。他们需要更深的入口通道、更深的泊位和额外的面积。土地成为港口和城市之间争端的主要对象，包括基础设施发展、城市交通、机动性、空间不足、气候变化、污染、噪音以及其他环境和社会问题。

这些问题最近被广泛讨论，在国际港口活动上分享经验。波罗的海港口组织（BPO）在最近的会议上庆祝了其25周年纪念日，介绍了多年的环境管理经验，将其作为欧盟所有港口的良好做法样本。

在年会上，欧洲海港组织（ESPO）宣布了改善和改变欧盟许可证制度的步骤，这些系统应用于港口基础设施规划和实施大型国际项目中。

第十五届世界城市和港口会议，10月初在鹿特丹举行，由AIVP全球网络的港口城市每两年组织一次，深入城市和港口之间的合作机会。

该网络于1988年在勒阿弗尔港成立，目前在37个国家有近200个港口，城市、公司和组织联合起来，提高港口和港口城市社区之间的对话，促进合作，解决港口和港口之间的问题，城市发展，地域规划，可持续发展，环境和经济政策。

只要我们继续回到首先是港口或城市的问题——这是上风，城市和港口之间的对话将继续面临困难。

F. J. Pigna说，第一批港口的建设是由我们祖先的好奇心引起的。一旦他们建立了穿过水域的第一种手段，就感觉到想要找到另一边或沿着海岸向下的东西。因此，人类建立了联系，从事贸易和文化交流，建立了港口城市后来成为的定居点。

也许是同样类型的好奇心和探索的渴望，把我们放在了港口空间的门口，这将最终使我们看到后代留在他们的太空船中，在其他行星建立新的城市。

与此同时，回到我们这个星球上的讨论，AIVP副总裁和阿根廷Consorcio de Gestion del Puerto de Bahia Blanca的总统Hugo Borelli相信，港口和城市之间的关系应该基于这样一个概念：城市有港口而不是港口，港口的总体规划应该与城市发展的计划相协调，而公民应该不断了解港口的活动。他还认为，



有必要以任何代价保护港口的历史遗产，并利用历史作为前进的基础。计数其130年，巴伊亚布兰卡港保留了旧建筑物和历史物品作为文化遗产传给子孙后代。谈到未来，港口一直在学校和幼儿园实施一个雄心勃勃的教育计划，设法让儿童熟悉港口的活动，向他们介绍生活在一个美好的城市与港口是多么重要的想法。

在AIVP公布的采访中，瓦伦西亚港（西班牙）总裁Aurelio Martinez表示，城市应该为其港口及其潜力感到自豪。为了发展这种自豪感，港口应该更积极地参与城市的活动。港口和城市应该共同努力开发新的计划，从而产生真正值得为之感到自豪的结果。Martinez先生分享了他改善港口与城市之间复杂关系的经验。他于去年8月领导了瓦伦西亚联合港，该港也包括萨贡托港和甘地亚港，并于10月成立了一个协商领土一体化委员会。该委员会包括三个城市的市长和城市社区的其他代表。委员会和港口定期咨询和讨论港口发展的所有问题。由瓦伦西亚市长领导，委员会还参加港口董事会的会议，负责港口的领土整合。港口总裁确信，有必要解释港口做什么以及为什么这样做，也听取他们的意见，了解影响他们，他们的团体和整个社会的因素，以及在具体问题或冲突出现之前做出适当的决定。

克莱佩达港（立陶宛）会议目的非常相似，该港目前被认为是波罗的海地区增长最快的港口，也是欧洲增长最快的港口之一。港口总监Arvydas Vaitkus列出的任务遵循全球趋势，围绕港口的深度和面积。这些不足以使克莱佩达通过大带区域服务进入波罗的海的大型船只。目前正在编制的克莱佩达港口的总体规划将为港口开发提供新的机会，其中一个选择是港口向北开发开阔的海域向南进入城市的南部。到目前为止，该市的社区对这些计划非常小心，克莱佩达自由经济区创始董事的管理委员会成员Shahriar Ahy认为，克莱佩达站在选择的边缘，什么都不做是最危险的状态。他的意见得到航运专家Vytautas Paulauskas教授的支持，他说任何种类的暂停意味着落后。他认为最好的例子之一是根特港（比利时），它已经在二十年前开始制定发展计划，现在可以为优秀的成果感到自豪。

港口明智发展常常强烈受到执政党改变和他们炫耀愿望的消极影响。有几次机会政府首次观察访问港口生活，试图重组其活动。最突出的例子之一是前部长之一的严格命令，保持港口关闭，为安全原因只对进港船只开放。

滑稽？

没有！危险！

之前提到的港口专家Pigna先生同样认为，21世纪的趋势和现实倾向于企业和非政治化的港口管理，其侧重于长期稳定的港口发展概念，由经验丰富的商业代表实施，精通全球趋势和地方现实，而不是政治任命。

10月底在立陶宛举行的议会选举再次在执政的政府中进行了根本性的改变。

他们站在国家的政治和经济的掌舵位置，会给城市和世界发送什么信息？

我们很快就会发现。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者



Aleksandr Korol, the Ambassador of the Republic of Belarus in the Republic of Lithuania: Belarus is to become an important link of the Silk Road Economic Belt





Mr Ambassador, in the past two decades your activities focused on the issues of economic and international cooperation. What's the importance of the foreign economic relations for Belarus and what's new in the development of the relations with the neighbouring Lithuania?

The Republic of Belarus is a country with an active foreign trade policy (export makes more than 55 % of the country's GDP). Therefore, we find multi-trade and economic cooperation with foreign countries of vital importance. Belarus has more than 140 foreign trade partners all over the world. In Europe these include Germany, Poland, Latvia, Lithuania, Estonia, the Netherlands and Great Britain.

Historical neighbourhood helps to develop a dynamic and efficient cooperation between Belarus and Lithuania. Lithuania is one of Belarus' leading foreign partners in Europe and the world, ranking as the 8th in the total goods turnover and the 6th in Belarusian exports. We also successfully cooperate in the fields of transport-transit and investments, while our bilateral trade shows positive growth.

The development of industrial cooperation, efficient crediting and financial support for trade transactions and joint access to the markets of the third countries contribute to the growth of trade and economic cooperation.

Cooperation with Lithuania allows Belarus to make use of the opportunities of the EU, while Lithuania, in turn, gets an access to a 180-million market of the Eurasian Economic Union. Thus, the mutual benefit is obvious for both countries representing different integration structures.

How did the different sanctions implemented and lifted by Europe and other countries influence the formation and development of the Belarusian economy? What does the suspension of European sanctions mean in practice?

First of all I would like to emphasize that the concept of a sanction contradicts the logic of international relations. Such actions have a negative impact on both countries, rather than just the one that the sanctions are imposed against. Therefore, we stand for a complete abolition of all sanctions in order to develop full mutual cooperation among countries and regions.

Speaking of the present situation, the suspension of sanctions regarding Belarus may lead to significant positive changes both in our country's foreign policy and foreign trade. Besides, 25 Belarusian companies can now receive financial support from the European Investment Bank.

What are the plans for the Belarusian economic strategy for the next ten years?

Belarus is currently working on the economic development strategy for the upcoming 15 years. The document is yet to pass public readings, including the expert community and non-governmental organizations. The project is to be submitted to the Council of Ministers by November 2016. However, I can give a short description of the framework of the document.

The country's sustainable development will be based on three pillars – people, economics and ecology. This allows us to define our five major priorities. First – the human potential and its efficient use. Here we speak of the index of human development. Belarus ranks as 53rd among the countries of the world already today and we will do our best to climb to the 40th.

Second – the accelerated development of high-tech industries and services. Third – the growth of the national export. Fourth – the improvement of the institutional environment and the formation of a favourable business climate. Fifth – more environmental-friendly production and environmental safety.

The implementation of these tasks will involve making economic and structural changes in the country, including reforming the state management sector, as well as modernising and developing the market system.

Many of today's international events and tribunes talk of the support for the ideas of the New Silk Road. The long-term initiative of *One Belt, One Road*, declared by China in 2013, which received enthusiastic global support, did not pass unnoticed by Belarus as well. Belarus has got a chance to become one of the strategic points in the New Silk Road. The arrival of the China Merchant Group, investments and the construction of the industrial park with a romantic title of *The Great Stone*, promise Belarus not only industrial development, but also the perspectives of becoming an active transit point. How does Belarus see and evaluate these perspectives?

Without any false modesty I could say that Belarus is designed to become an important chain of the Silk Road Economic Belt. First of all, that is predetermined by the high level of political trust between the leaders of Belarus and China. The governments of both countries have already signed a contract regarding cooperation within the framework of the Silk Road Economic Belt, the implementation of which will strengthen and extend valuable contacts between the two countries.

In geographical terms Belarus is situated in a very important strategic location, with the entries to the huge markets of the EU and EAEC, as well as the Baltic and the Black seas.

In order to define the scale of the Belarusian and Chinese cooperation, I would like to note that under the economic situation of the stagnating global market in 2015 the volumes of our bilateral trade reached USD 3.2 billion (showing a growth of 5.6 %). China is our third largest foreign trade partner with increasing investment and credit interaction – the total volume of Chinese investments in Belarus making USD 1.84 billion.

Currently countries are actively involved into the development of a 7 billion credit line, declared by the Chinese President Xi Jinping, who visited Belarus last year. We are currently implementing 30 joint projects in the fields of electric power, energy resources, railroad electrification, road reconstruction, construction of cement factories, car assembly, as well as medium-sized and small business.

We also focus a lot of attention to the construction and development of the Chinese-Belarusian Great Stone industrial park. Our countries are working to make the industrial park become an open, mutually-beneficial and environmental-friendly platform for international industrial cooperation. It is to become a pearl in the Silk Road Economic Belt.

One of the latest news is using the opportunities of the Great Stone for producing component parts for the joint Belarusian-Chinese producer of MTZ tractors. The parts will be manufactured at Vilnius-based SC Amkodor-Baltic company. The Chinese Zoomlion company participating in the project is one of the leading producers of agricultural machinery in the world.

This year the international Belarusian Transport Week *Transport & Logistics* celebrates its 10th anniversary. At one of the first conferences of this event the Belarusian Minister of Transport of that time expressed his satisfaction about the concept of logistics growing stronger in the country, although, according to him, it was only several years ago that not many Belarusians knew it at all. What is the place and meaning of the present-day logistics in the Belarusian transport system and strategy?

A key position, certainly.

We have already established 20 successfully working logistics centres in Belarus. Their total warehousing capacity is more than 400 thousand sq.m.

In July 2016 the government has approved the national program for the development of the logistics system and transit potential until the year 2020, which has predicted expanding volumes of logistics services and total warehousing area at logistics centres. The program focuses on further modernisation of the logistics infrastructure, developing international cooperation in the field of logistics and attracting foreign investments. All this will help to develop the strategic partnership between countries, including the framework of the Great Stone industrial park and the initiative of the Silk Road Economic Belt.

Thank you for your answers.
Interviewed Zita Tallat-Kelpšaitė



驻立陶宛共和国白俄罗斯共和国大使 Aleksandr Korol: 白俄罗斯会成为 丝绸之路经济带 的重要一环



大使先生,在过去的二十年里你的活动集中在经济和国际合作问题上。对白俄罗斯来说对外经济关系的重要性是什么,与立陶宛邻国的关系又有哪些新进展?

白俄罗斯共和国有着积极的外贸政策(出口占国内生产总值的55%以上)。因此,我们发现对外多种贸易和经济合作极为重要。白俄罗斯遍布全球拥有140多个外贸伙伴。在欧洲,其中包括德国、波兰、拉脱维亚、立陶宛、爱沙尼亚、荷兰和英国。

历史邻里关系有助于发展白俄罗斯和立陶宛之间的动态和有效合作。立陶宛是白俄罗斯在欧洲和世界领先的外国合作伙伴之一,货物周转总量排名世界第8位,在白俄罗斯出口排名第6位。我们还成功地在交通运输、过境和投资领域进行合作,同时我们的双边贸易出现了正增长。

产业合作发展,有效抵补和资金支持用于贸易交易,联合进入第三国市场为促进经贸合作的发展做出贡献。

与立陶宛的合作使白俄罗斯利用欧盟机会,而立陶宛相应进入了1.8亿的欧亚经济联盟市场。因此,互惠互利对于代表不同集成结构的国家来说是很明显的。



通过欧洲等国家实现并解除的不同制裁，是如何影响白俄罗斯经济的形成和发展？欧洲制裁在实践中暂停意味着什么？

首先，我想强调的是，制裁的概念，违背国际关系的逻辑。这些行动对两国产生负面影响，远不止制裁所强加的。因此，我们主张所有制裁完全废除，以发展国家和地区间的充分相互合作。

在谈到目前的情况，对于白俄罗斯暂停制裁可能导致无论在我国的外交政策还是外贸上都产生显著的积极变化。此外，25家白俄罗斯企业现在可以接收来自欧洲投资银行的资金支持。

白俄罗斯下一个十年经济的战略计划是什么？

白俄罗斯目前正为即将到来的15年制定经济发展战略。该文件尚未通过包括专家社区和非政府组织的公开读审。该项目由2016年11月提交给议会部长，然后我可以给你做一个文件框架的简短说明。

该国的可持续发展将基于三大支柱——人、经济学和生态学。这使我们能够定义我们的五大重点。首先——人类的潜力和有效利用。在这里，我们讲人类发展的指数。白俄罗斯位列当今世界国家第53位，我们将尽最大努力攀登到第40位。

二 - 高新技术产业和服务业的加速发展。三 - 全国出口的增长。四 - 制度环境的改善和有利的商业环境的形成。第五 - 更多的环境友好的生产和环境安全。

这些任务的实施将使国家的经济 and 结构产生变化，包括改革国家管理部门，现代化以及发展市场体系。

今天许多国际事件和看台都在谈论支持新丝路思想。一带一路的长期举措由中国在2013年宣布，获得了热烈的全球支持，也引起了白俄罗斯的关注。白俄罗斯有机会成为新丝绸之路的战略要点之一。中国的商人集团，来到有一个浪漫名称的大石头工业园区的投资建设，向白俄罗斯做出不仅是关于工业发展，还有使其成为积极中转展的承诺。白俄罗斯如何看待和评价这些看法？

没有任何假谦虚，我可以这样说，白俄罗斯被设计成了丝绸之路经济带的重要链条。首先，由高层白俄罗斯和中国领导人之间的政治互信的预定。两国政府已经签署了一项关于丝绸之路经济带框架内的合作，其中的实施，将加强和扩大两国之间的有价值联系。

在地域方面白俄罗斯坐落在一个非常重要的战略位置，进入欧盟和欧亚经济共同体，以及波罗的海和黑海的庞大市场。

为了定义的白俄罗斯和中国合作的规模，我想指出，在2015年全球市场经济停滞的形势下，我们的双边贸易量达到32亿美元（显示了5.6%的增长）。中国是我们第三个最大的外贸伙伴，增加投资和信贷互动，中国在白俄罗斯的投资总量达到18.4亿美元。

目前，各国都在积极参与到70亿授信额度发展，由中国国家主席习近平去年宣布了对白俄罗斯的访问。目前，我们正在实施涉及到以下方面的30家联合项目，包括电力、能源、铁路电气化、道路改造、水泥厂、汽车装配建设等领域，还有中小型企业。

我们也很关注中国 - 白俄罗斯大石材工业园的建设和发展。我们的国家正在努力使工业园区成为国际工业合作的开放、互利和环境友好的平台，成为丝绸之路经济带的一颗明珠。

一个最新的消息是使用大石头园区白俄罗斯 - 中国生产商合资生产MTZ拖拉机零部件的机会。这些部件将在基于维尔纽斯波罗的海公司SC Amkodor 制造。中国的中联重科公司参与该项目，其是世界农业机械的主要生产商之一。

今年白俄罗斯国际交通周运输与物流活动庆祝其成立10周年。是本次活动的第一个会议之一，当时白俄罗斯交通部长对物流成长中的国家更加强大的概念表示满意，尽管据他说，几年前，还没有多少白俄罗斯人意识到这一点。当今物流在白俄罗斯运输系统中的战略地位和意义是什么？

一个关键的位置，当然可以。

我们今天已经在白俄罗斯建立了20个成功合作的物流中心。他们的总仓储能力超过40万平方米。

2016年七月政府已经批准了直到2020年的物流系统和过境潜力的发展，发展预测在物流中心扩大物流服务和仓储总面积。该计划的重点是物流基础设施的进一步现代化，在物流领域发展国际合作以及吸引外国投资。所有这一切都将有助于开发国家之间的战略伙伴关系，包括大石头工业园区的框架和丝绸之路经济带的倡议。

感谢您的回答。

Zita Tallat-Kelpšaitė采访



SAXONY-ANHALT – THE LOGISTICS HUB OF GERMANY AND CENTRAL EUROPE



Shanghai (China) hosted the international *transport and logistics exhibition transport logistic China* with 602 exhibitors from 48 countries. A large area of the exhibition was taken up by the German transport and logistics sector. We discussed Germany's interests in China and the entire Asian region together with THOMAS WEBEL, the Minister for Regional Development and Transport of the German Federal State of Saxony-Anhalt.

Mr Weibel, Germany has been actively representing its transport and logistics sector at the transport and logistics exhibitions in Shanghai already seven times. This year the German pavilion and the international business magazine *JURA MOPE SEA* worked in the same hall, so we had an opportunity to observe the intensive communication at the stands representing German companies. What are Germany's goals in China and the Asian region?

Being the minister of regional development and transport as well as a member of the government of the German federal state of Saxony-Anhalt, I would like to answer your question with regards to Saxony-Anhalt. The government of Saxony-

Anhalt aims at promoting Saxony-Anhalt as an investment location and at developing trade relationships with the People's Republic of China in many aspects. The *transport logistic China* exhibition is a good way to introduce Saxony-Anhalt as a logistics location, its logistics companies and their activities. Furthermore, we perceive this special exhibition as a gateway for logistics services from our region into China and Asia and vice versa.

At least five stands out of 602 exhibitors represented the relatively small Federal State of Saxony-Anhalt. What products and services did your state, located in the western part of Eastern Germany, introduce to the international market?

Saxony-Anhalt and logistics companies from here have participated at this fair for the fourth time. We are glad to present the complete potential of logistics and mobility from our region. The offers of the exhibiting companies and research institutions comprise all modes of transport. Saxony-Anhalt is situated in the centre of Germany and so to say the centre of Europe. Short ways to markets and clients are guaranteed by easily accessible transport connections. Our region combines all transport modes in a unique way. Many investors appreciate the densest railway and motorway system in Europe, but, nevertheless, we have to think about alternative and future-oriented solutions. Here, we are discussing new ideas with the so-called logistics initiative Saxony-Anhalt, transport associations and chambers of commerce and industry.

From our conversation during the exhibition I understood that this year wasn't your first time in China. Could you reveal Saxony-Anhalt's strategic goals in transport and logistics? What agreements or engagements did you manage to achieve during these visits?

The promotion of foreign trade and initiation of contacts of small and medium-sized enterprises to partners abroad is regulated on a political level within the coalition agreement of Saxony-Anhalt's current government. Being situated in the centre of Germany and at major transport routes is a huge advantage for logistics and transport in Saxony-Anhalt and its partners. From here any point is easily accessible. We are proud to name our region as the logistics hub in Central Germany. Therefore, the government of Saxony-Anhalt wants to keep and develop Saxony-Anhalt as a favoured location for logistics services here in China and beyond. Due to our rather short stay and the continuing discussion it is not yet possible to give a concluding evaluation. Nevertheless, we do hope to sign contracts with Chinese partners in the future in order to develop this industry and to secure working places.



You have mentioned that Saxony-Anhalt wants to strengthen its position in the Asian logistics market. What are you planning to offer?

First of all we have to promote our region in Asia – especially China – in order to make ourselves visible. Saxony-Anhalt is too small to be perceived as an important European region in China. In this sense it is better to say that we are from the centre of Germany and that we are the logistics hub in Germany and Central Europe, the crossing of all major transport routes. We started the dialogue with Chinese partners in logistics and transport four years ago. It is a mutual exchange of information and experience. As deputy chairman of the board of the Mitteldeutsche Flughafen AG (Airport Holding of Central Germany) I actively promote the airport of Leipzig/Halle with its advantage of the 24-hour operation for cargo flights. This advantage enables direct cargo flights to and from China/Asia without any restrictions.

Both large and small countries are engaged in an intensive battle for investments. Vigorously implementing the *One Belt, One Road* strategy of the New Silk Road, China is a very desirable investor. Surely, the knights of the ports of the Baltic Sea are breaking lances not only for its investments, but, in essence, for the direction of the European route of the New Silk Road logistics chain. What are the advantages of Saxony-Anhalt and the entire Federal Republic of Germany in this competition?

Besides the already-mentioned intensive battle for investments, I think, we should find sustainable and longer-term solutions by co-operating and overcoming barriers. Once again, a major advantage for being active in and with Saxony-Anhalt is its geographical location with natural and artificial transport connections. In this sense it is very good that Germany became a part of the Chinese initiative *One Belt, One Road*, connecting states and regions on the Silk Road by land, and now by sea as well. In this globalised world we are no longer allowed to think in a box, but have to engage complex thinking. Being a transit country, Germany and Saxony-Anhalt will automatically be passed by trains coming from China and calling at the harbours on the river Rhine or at the shores of the North Sea or vice versa. So, considering the train and road connections, Saxony-Anhalt is very well-equipped. Another point, which is still in discussion, is the issue of inland navigation on the two Central European rivers of Elbe and Oder. Inland navigation is the most eco-friendly transport mode, but lacks satisfactory functioning in our region. It is a paradox that some political parties and ecological associations are against this transport mode, although it plays into their hands. Once, both rivers played a more important role than the river Rhine, but these times have been long gone. However, talking about the Chinese initiative and its impact on the transport and logistics industry, I think that we need to reconsider inland navigation on Elbe and Oder, especially keeping in

mind the growing importance of the harbour of Hamburg and the harbours at the Southern Baltic Sea. Sooner or later we could be lacking good connections to or from the hinterland by road and rail because they might be hopelessly overloaded. Inland navigation could be a very good alternative. The Chambers' Union Elbe/Oder (information below) with its secretariat general, hosted by the Magdeburg Chamber of Commerce and Industry, is discussing this issue on a trinational and on European level. Trinational, because different economic institutions from Poland, the Czech Republic and Germany, who are members of this economic association, support the creation of a transnational economic identity in Central Europe. The Chambers' Union Elbe/Oder supports different European projects, like EMMA (also below) and initiatives or ideas, like the Danube-Oder-Elbe canal. Speaking of the latter, this could be an alternative to the long sea transport from China to the Mediterranean Sea. Goods, delivered by train to the Eastern shores of the Black Sea, could be transported from there to the mouth of the Danube and then by inland navigation westwards to the interconnection of the three rivers – Danube-Oder-Elbe – and from there to their place of destination. In February this year, during the Chinese president's state visit to Prague, Chinese and Czech investors and companies signed partnerships to elaborate a first pilot project within the framework of the Danube-Oder-Elbe canal. I think that we need to consider all possible options in order to secure a future development for transport and logistics in Central Europe. Otherwise, one day our Chinese partners might knock on our doors and ask why we did not do our homework...

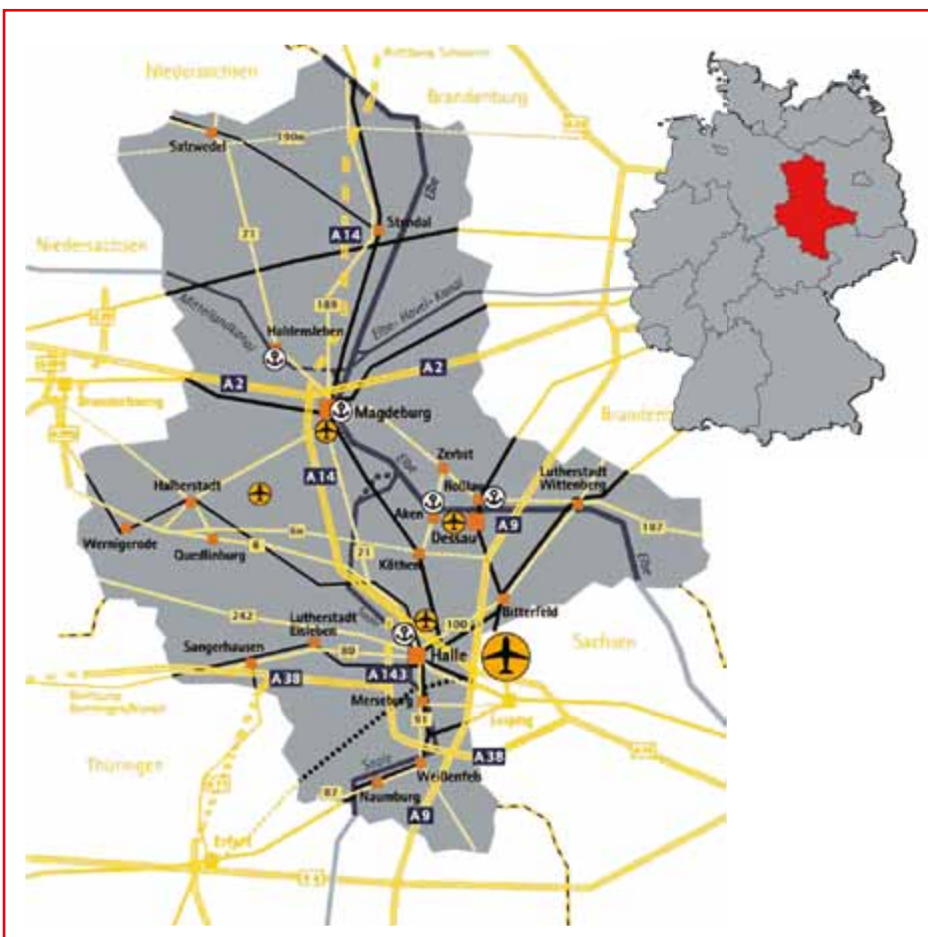
In your opinion, how will the Brexit situation influence the development of investment, transport and logistics?

The issue of Brexit is very complex and we can read something about it on the news every day. I think that we need to wait for the British government to trigger the famous article 50 and see how the negotiations proceed. For the time being I cannot jump to any conclusions.

Exhibition *transport logistic*, one of the major and most important international events, will take place on 9–12 May 2017 in Munich, which is also the homeport of the organiser of this event – Messe München. What are your ideas and goals for this exhibition in representing the Federal State of Saxony-Anhalt?

In 2017 Saxony-Anhalt will have a stand representing our federal state and companies from the logistics and transport industry, as well as research institutions. We want to continue the dialogue with our partners, find partnerships and promote Saxony-Anhalt to the world of logistics and transport. Therefore, I am very grateful for the opportunity of speaking to you. I look forward to welcoming you and all our guests next year at the transport logistics exhibition in Munich. Thank you very much!

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





Chambers' Union Elbe/Oder Representatives from Three Countries

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

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

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

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

Regarded as essential lifelines and neglected after WWII, the region between the rivers Elbe and

Oder had to think about developing its transnational infrastructural connections anew in order to secure an economic development. Since its foundation, the Chambers' Union Elbe/Oder has been focusing on re-developing these connections. Committing itself to environmental-friendly modes of transport, the Chambers' Union Elbe/Oder promotes inland navigation on the rivers Elbe and Oder, as well as transnational train connections. For this purpose the Chambers' Union Elbe/Oder supports the European project EMMA (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and promoting new international shipping services): <http://www.project-emma.eu/>.

Tourism is one of the most important industries in the region, creating new jobs and increasing the quality of life. The secretariat general supports all chambers of commerce and industry along the river Elbe and Oder in promoting the internationally renowned cycle paths along these rivers, connecting Poland, the Czech Republic and Germany.

Poland, the Czech Republic and Germany are characterised by academisation which can be identified as a risk for a lack of skilled workers in the future. Here, it is an objective to strengthen the attractiveness of apprenticeship among school leavers. Therefore, the Chambers' Union Elbe/Oder discusses this issue transnationally and with representatives of educational institutions.

More information is available online at: www.kammerunion.eu.



Strengthening Inland Navigation in Central Europe – Project EMMA

The project EMMA (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and promoting new international shipping services) promotes inland navigation in the Baltic Sea region. Inland navigation on the two major Central European rivers – Elbe and Oder – need to be considered as an ecological and cost-effective transport mode. The project will show how to make a sustainable increase of the share of inland navigation in the overall performance of transport in the Baltic Sea region. 21 project partners from Germany, Sweden, Finland, Lithuania and Poland have been working on the project since March 2016 and will continue until February 2018.

The Chambers' Union Elbe/Oder supports the project via its members in Poland and Germany.

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



萨克森 - 安哈特 — 德国和中欧的物流枢纽

上海（中国）主办了来自48个国家的602家参展商的中国国际运输和物流展览运输物流。展览的大部分由德国运输和物流部门承担。

我们与德国联邦萨克森 - 安哈特区域发展和运输部长 THOMAS WEBEL —

起讨论了德国在中国和整个亚洲地区的利益。



Webel先生，德国在上海的运输和物流展览会上已经七次积极代表其运输和物流部门参加。今年德国馆和国际商业杂志JÜRA MOPE SEA 在同一个大厅里工作，所以我们就有机会观察代表德国公司的展台的并与之密集交流。德国在中国和亚洲地区的目标是什么？

作为区域发展和运输部长以及德国联邦萨克森 - 安哈特州政府的成员，我很愿意回答您对萨克森 - 安哈特提出的问题。萨克森 - 安哈特政府旨在促进萨克森 - 安哈特作为投资地点，并在许多方面与中华人民共和国发展贸易关系。运输物流中国展览会是介绍萨克森 - 安哈特作为物流地点，物流公司及其活动的好方法。此外，我们认为这个特别的展览物流将我们的地区作为进入中国和亚洲服务的门户，反之亦然。

在602家参展商中，至少有五个参展商代表着相对较小的联邦萨克森安哈特州。位于东德西部，您的国家将什么产品和服务引入国际市场？

萨克森 - 安哈特和来自这里的物流公司第四次参加了本届展会。我们很高兴地展示我们地区的物流和交通的完整潜力。参展公司和研究机构的报价包括所有运输方式。萨克森 - 安哈特位于德国的中心，所以说是欧洲的中心。通过便捷的交通连接保证了短途即可到达市场和客户所在处。我们的地区以独特方式结合了所有的交通模式。许多投资者赞赏欧洲最密集的铁路和高速公路系统，但是，我们必须考虑替代性和面向未来的解决方案。在这里，我们正在与在谓于物流创始的萨克森 - 安哈特、运输协会和工商会讨论新的想法。

从我们在展会期间的谈话中，我明白今年不是您第一次在中国。您能揭示萨克森 - 安哈特在运输和物流的战略目标吗？在这些访问期间，您设法达成什么协议或约定？

在萨克森 - 安哈特当前政府的联盟协议中，促进对外贸易和开启中小型企业与国外合作伙伴的联系由政治层面监管。萨克森 - 安哈特位于德国中心，临近主要运输路线，这对其合作伙伴的物流和运输有巨大优势。从这里到达任何一点都很容易。我们很自豪地将我们的地区命名为德国中部的物流枢纽。因此，萨克森 - 安哈特政府希望保持和发展萨克森 - 安哈特作为在中国及其他地区的物流服务的优惠地点。由于我们相当短暂的停留和继续讨，还不可能做出结论性评估。然而，我们希望将来我们可以与中国合

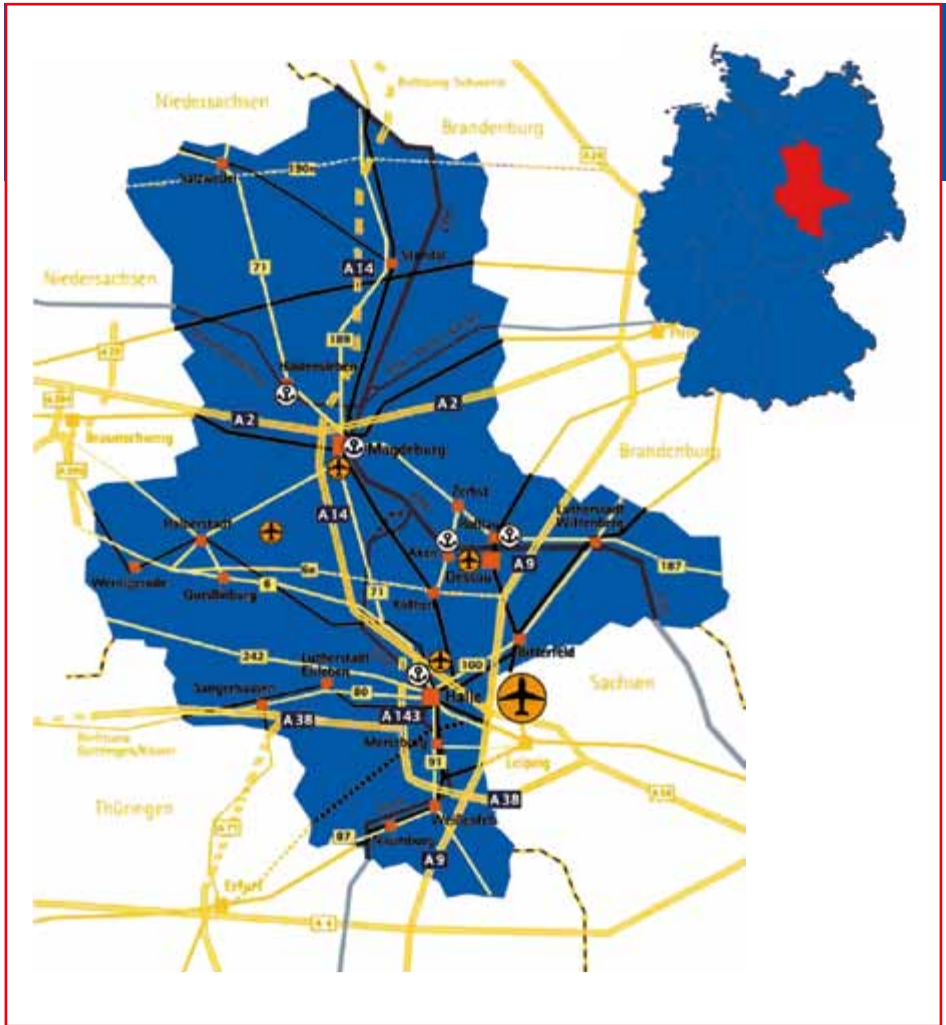
作伙伴签订合同，以发展这个行业及确保工作场所。

您提到萨克森 - 安哈特想加强其在亚洲物流市场的地位。您打算提供这个市场？

首先，我们必须在亚洲，特别是中国推广我们的地区，以使我们自己被关注。萨克森 - 安哈特太小，不能被中国认为是重要的欧洲地区。在这个意义上，最好说我们来自德国的中心，我们是德国和中欧的物流枢纽，所有主要运输路线交叉并相互联系在一起。我们在四年前开始与中国物流和运输合作伙伴进行对话。它是一种相互交流的信息和经验。作为 Mitteldeutsche Flughafen AG (德意志中部机场控股) 董事会副主席，我积极推广莱比锡/哈雷机场，其优势是24小时运营货物航班。这个优势使得直接货运飞往中国/亚洲，没有任何限制。

大小国家都在为投资而战。大力实施新丝绸之路的一带一路战略，中国是一个非常理想的投资者。当然，波罗的海港口的骑士不仅是为了投资，而且在本质上是新丝绸之路物流链的欧洲路线的方向。萨克森 - 安哈特和整个德意志联邦共和国在这场比赛中有什么优势？

除了已经提到的密集投资战争，我认为，我们应该通过合作和克服障碍找到可持续和长期的解决方案。再次，积极选择萨克森 - 安哈特的主要优势是其地理位置与自然和人工的运输连接。在这个意义上，德国成为中国的“一带一路”倡议的一部分，在丝绸之路通过陆地连接国家和地区，现在也是海上的一部分。在这个全球化的世界里，我们不再被允许在一个盒子里思考，而是必须采取复杂的思维。作为过境国，德国和萨克森 - 安哈特将自动放行来自中国的火车，停靠在莱茵河上的港口或在北海岸，或反之亦然。所以，考虑到火车和道路连接，萨克森 - 安哈特设备齐全。另一个仍在讨论的问题是在易北河和奥得河两条中欧河流上的内陆航运问题。内陆航运是最环保的运输模式，但在我们地区缺乏令人满意的运作。这是一个悖论，一些政党和生态协会反对这种运输模式，虽然它在手中。曾经，两条河比莱茵河发挥了更重要的作用，但这些时代已经过去很久了。但是，谈到中国的倡议及其对运输和物流业的影响，我认为我们需要重新考虑易北河和奥得河的内陆航运，特别是随着汉堡港和南波罗的海港口的日益重要心神。迟早，我们可能缺乏通过公路和铁路与内陆的良好连接，因为他们可能无望地超负荷。在这里，内陆航行可能是一个很好的选择。易北河/奥得河商会联盟(下面的信息)及其由马格德堡工



商会主办的秘书处将在三方和欧洲层面上讨论这个问题。三位一体，因为来自波兰、捷克共和国和德国的不同经济机构是这个经济协会的成员，支持在中欧建立跨国经济特性。易北河/奥得河商会联盟支持不同的欧洲项目，如EMMA(也在下面)的倡议或想法，如运河多瑙河 - 奥得河 - 易北河。谈到后者，这可能是从中国到地中海的长途海运的替代。货物通过火车运送到黑海东岸，可以从那里运输到多瑙河口，然后通过内陆航向向西进入三河多瑙河-奥得河-易北河互连，并从那里到它们的目的地。今年2月，在中国总统访问布拉格期间，中国和捷克投资者和公司签署了合作伙伴关系，在运河多瑙河 - 奥得河 - 易北河的框架内制定了第一个试点项目。我认为我们需要考虑所有可能的选择，以确保中欧运输和物流的未来发展。否则，有一天我们的中国合作伙伴可能敲我们的门，问为什么我们没有做家庭作业...

在您看来，英国脱欧情况如何影响投资、运输和物流的发展？

英国脱欧问题非常复杂，我们可以每天在新闻中读到它。我认为我们需要等待英国政府触发著名的第50条，看看谈判如何进行。暂时我不能得出任何结论。

展览运输物流，主要和最重要的国际活动之一，将于2017年5月9 - 12日在慕尼黑举行，也是这次活动的组织者 - 慕尼黑展览中心。这次展览上代表萨克森 - 安哈特州，您的想法和目标是什么？

2017年萨克森 - 安哈特将有一个代表我们的联邦国家和物流和运输业以及研究机构的公司。我们希望继续与我们的合作伙伴进行对话，并寻找合作伙伴关系。我们希望萨克森 - 安哈特在物流和运输领域更为知名。因此，我非常感谢有机会与您交谈。我期待着明年在慕尼黑的运输物流展览会上您和我们的所有客人的到来。非常感谢您！

感谢您接受我们的采访。

采访人 Zita Tallat-Kelpšaitė

易北河/奥得河商会联盟代表来自三个国家

易北河/奥得河商会联盟是波兰、捷克共和国和德国等30多个经济机构的跨国协会，位于中欧两个主要河流Elbe和Oder。其秘书处总部目前由马格德堡工商会主办。

成立于2000年的分庭联盟成员易北河/奥得河在欧洲经济快速发展的地区之一支持发展跨国经济合作。因此，分庭联盟易北河/奥得河加快了波兰、捷

克共和国和德国的集体整合。它有效地讨论了地方和欧洲各级区域经济的利益。为了在全球范围内具有竞争力，中欧，特别是易北河和奥得河之间的地区需要被理解为一个综合经济区。

分庭联盟易北河/奥得河由所有成员组成的大会管理，并由来自每个国家的三名平等代表组成主席团。分庭联盟易北河/奥得的总统和秘书长通过选举产生。



目前，分庭联盟易北河/奥得河在三个委员会中积极开展工作，处理运输、旅游和技术工人等议题。

作为必不可少的生命线，在第二次世界大战后被忽视，易北河和奥得河之间的地区不得不重新考虑其跨国基础设施连接发展，以确保经济发展。自成立以来，商会易北河和奥得联合会一直专注于重新发展这些联系。承诺自己环保的交通方式，分庭联盟易北河/奥得河促进易北河和奥得河上的内陆航运，以及跨国火车连接。为此，分庭联盟易北河/奥得河支持欧洲项目EMMA（通过加强内陆水路和河流海运加强新的国际航运服务，加强波罗的海地区的货运流动和物流）：<http://www.project-emma.eu/>。

旅游业是该地区最重要的行业之一，创造了新的就业机会，并提高了生活质量。秘书处一般支持易北河和奥得河沿岸的所有商会和工业，以促进沿着这些河流，连接波兰、捷克共和国和德国的国际知名的循环渠道。

波兰、捷克共和国和德国的特点是学术性，可以认为未来存在缺乏技术工人的风险。在这里，这是一个目标，以加强学徒之间的吸引力。因此，分庭联合会易北河/奥得河跨国地区和教育机构的代表讨论了这个问题。

更多信息请访问：

www.kammerunion.eu

加强中欧内陆航运 —— 项目EMMA

项目EMMA（通过加强内陆水道和河流海运以加强新的国际航运服务，加强波罗的海地区的货运流动和物流）促进波罗的海地区的内陆航运。在两个主要的中欧河流上的内陆航运易北河和奥得河需要作为一个生态和成本效益的运输模式。该项目将说明如何在波罗的海地区的整体运输业绩中持续提高内陆航运的份额。来自德国、瑞典、芬兰、立陶宛和波兰的21个项目合作伙伴自2016年以来一直致力于该项目，将于2018年结束。

易北河/奥得河商会联盟通过其在波兰和德国的成员支持该项目。

更多信息请访问：<http://www.project-emma.eu/>。



The Growing Port of Klaipėda is Getting Cramped

Jolė Jūraitė

As the global economy has come to a standstill, Klaipėda, the only port of Lithuania, shows resistance and continues to increase record-breaking cargo flows. There is no doubt that the port makes a significant contribution to the country's economy and the growth of the GDP. In order to enable this economic flagship to maintain its growth rates and the conditions for creating new jobs and VAT, it is necessary to have long-term development plans.

The port development and challenges have recently been discussed at the conference, which took place in Klaipėda. Looking to the future, the representatives of the port and business, as well as science and economics agree that the port is an essential factor and it is necessary to foresee its development in ten and more years.

Today the port of Klaipėda is one of the fastest-growing ports in Europe, this year leaving its neighbours far behind in terms of cargo turnover. Last year the port of Klaipėda handled 38.5 million tonnes of cargo and it is anticipated that this year these volumes will reach 39 million tonnes. In recent years the cargo turnover at the port of Klaipėda has been consistently growing by almost 6.6 per cent.

“The port of Klaipėda has outgrown the status of a local port long ago. We are an important part of the EU transport network (TEN-T) and international corridors. Thus, we can't stop, the port must be growing, we must foresee its future ten, twenty or even more years ahead.” said Arvydas Vaitkus, the Director General of Klaipėda State Seaport Authority.

Important economic engine

Today the main tasks for the port of Klaipėda revolve around greater depth and larger areas. The general plan for the port of Klaipėda, which is currently under development, will define the new opportunities for the expansion of the port. It is predicted that a failure to expand its limits may result in a standstill as soon as in ten years, because port companies are already lacking space for cargo and greater depth for incoming vessels.

One of the alternatives is to develop the port northwards into the open sea, as well as to the southern part of the city. The fate of the port, as the main economic engine of not only Klaipėda, but also the entire state, will determine further industrial development in Klaipėda region.

According to Jekaterina Rojaka, DNB Group's chief economist for the Baltic region, maritime transport may be considered as the spine of Lithuanian economics, making its further development critically important.

“Maritime transport is the basis of international trade and the spine of the open Lithuanian econom-

ics. Cargo handling at the port of Klaipėda has been moving hand in hand with the Lithuanian GDP for already several years. Although the water transport of the Baltic States and the neighbouring ports is facing challenges regarding decreasing cargo flows and growing competition, the port of Klaipėda shows unbelievable resistance and keeps increasing the cargo turnover. Last year cargo handling at the port of Klaipėda grew by almost 6 per cent, while the port of Riga had to face a decrease of 2.5 per cent and Tallinn – 20 per cent. Successful port development and growing competition is critically important for the sustainable development of Lithuanian economy.” emphasized Ms Rojaka, DNB Group's financial analyst and chief economist for the Baltic region.

Many investors openly state that they chose Klaipėda or Klaipėda region for its favourable geographical location and, first of all, the port of Klaipėda.

Robertas Dargis, the president of Lithuanian Confederation of Industrialists, says that there's no doubt about the port of Klaipėda being able to use its potential even better.

“Lithuania might become a bridge-

head for the increasingly interested Scandinavian companies, while the port of Klaipėda can use its potential even better.” said Mr Dargis.

“We are standing on a threshold of choices. The most dangerous choice would be doing nothing” said Dr Shahriar Ahy, Board Member of Klaipėda FEZ managing company.

The Board Member of the FEZ managing company says that with the present halt in the world economics, China remains the only rising star. When it starts exporting technologies, Klaipėda may become a link in that chain or have that opportunity taken by other serious competitors.

Long-term strategy results

According to calculations, the port or related companies employ about 58 thousand people, i.e. about 4.5 per cent of the total number of employees in Lithuania. Their salaries are about 2–2.5 times higher than the country's average. The port of Klaipėda also generates about 6 per cent of the national GDP, while the contribution of the entire transport sector of the country is about 14 per cent. Last year the port and port-related



transport companies supplemented the state budget by EUR 685 million.

According to the Director General Arvydas Vaitkus, the land coverage (552 ha) makes the port look rather small, but its long-term strategy has led to the present-day success.

“We are the fastest-growing port in the region of the Baltic Sea and one of the fastest-growing ports in Europe. That is due to a successful long-term infrastructure development. The future of the port will be determined by solving the issue of the lack of water depth and land territories,” spoke Mr Vaitkus. “It is especially important for us to find a common understanding with the city, because the expansion of the port will influence the future of the city and the state – more employees working at the port would accordingly increase the revenues to the state and municipality budgets.”

Market-induced changes

Vaidotas Sileika, the President of the Association of Lithuanian Stevedoring Companies, uniting 17 port companies, says that dynamic shipping business constantly has to face different challenges.

“Soon we will see the promotion of larger cargo vessels being loaded at deep-water ports; they will need modern infrastructure, greater depth at quays and larger area for turning around. We must ensure well-developed transport connections with the port for smoother freight flows and excellent port services. We keep receiving fewer ships, but the ships are getting bigger and may result in congestions that we will have to manage. We cannot stop, our neigh-

bours are up and doing everything in order to take over the cargo as they have some problems with their cargo flows,” said Mr Sileika. “We agree with the concept of developing the port both southwards and northwards by constructing an external port. We must be ready for the new tendencies of shipping and cargo transportation – otherwise we will have to face a threat for our port’s competitiveness.”

Compared to its neighbours, the port of Klaipėda is smaller both in terms of territory and depth. The main factor is the 17 m depth allowing the entrance of the largest vessels that are able to pass the Great Belt Strait into the Baltic Sea. The port of Klaipėda aims to reach the depth to be able to receive the largest vessels that can enter the Baltic Sea.

The shipping expert Professor Vytautas Paulauskas emphasized that ports should adjust to the future ships as well. He is convinced that “stopping means falling behind. If we don’t adjust, we will drift off-course. It would be great to have slumbering competitors, but they don’t give us such pleasure. We must be innovative or lose certain cargo flows. Various discussions, preparation of documents and environmental processes take several years, so it is necessary to get ready beforehand in order to avoid future problems or be able to eliminate them.”

Professor thinks that one of the best examples of such development is the port of Ghent, which started making development plans and assessing its opportunities already twenty years ago. Having taken steps to develop the project, the port of Ghent can now be proud of excellent results. ■

克莱佩达的港口 成长正在减慢

Jolė Jūraitė

随着全球经济停滞不前，立陶宛唯一的港口克莱佩达 (Klaipėda) 表现出坚挺状态，并继续增加创纪录的货物流量。毫无疑问，港口对该国的经济和国内生产总值的发展作出了重大贡献。为了使这一经济学旗舰保持其增长率并为新工作岗位和增值税创造条件，有必要制定长期发展计划。

最近在克莱佩达举行的会议上讨论了港口的发展和挑战。展望未来，港口和商业以及科学和经济的代表同意港口是一个重要因素，有必要预见其在十多年的发展。

今天，克莱佩达港是欧洲增长最快的港口之一，今年离开其邻国远远落后于货物周转。去年，克莱佩达港处理了3850万吨货物，预计今年这些产量将达到3900万吨。近年来，克莱佩达港的货物周转量一直在增长近6.6%。

“克莱佩达的港口早已超越了当地港口的地位。我们是欧盟运输网络 (TEN-T)

和国际走廊的重要组成部分。因此，我们不能停止，港口必须增长，我们必须提前预见未来十年，二十年甚至更多年。”克莱佩达国家海港管理局局长Arvydas Vaitkus说。

重要的经济引擎

今天，克莱佩达港的主要任务围绕更深更广的地区。目前正在开发的克莱佩达港口总体规划将确定扩大港口的新机会。据预测，未能扩大其限度可能导致在十年内停顿，因为港口公司已经缺乏货物空间以及更大的船只进入的深度。▶





其中一个选择是将港口向北开发到开阔的海洋以及城市的南部。不仅作为克莱佩达还有整个国家的主要经济发动机，港口的命运将进一步决定克莱佩达地区的工业发展。

据DNB集团波罗的海地区首席经济学家Jekaterina Rojaka说，海运可能被视为立陶宛经济的支柱，使其进一步发展至关重要。

“海运是国际贸易的基础和立陶宛开放经济的支柱。克莱佩达港的货物处理已经与立陶宛的国内生产总值紧密相连了好几年了。尽管波罗的海国家和邻近港口的水运在减少货物流量，日益增加的竞争方面面临挑战，克莱佩达港口显示出令人难以置信的抵抗力，并不断增加货物周转量。去年，克莱佩达港口的货物处理量增长了近6%，里加港口减少了2.5%，塔林港口减少了20%。成功的港口开发和日益激烈的竞争对立陶宛经济的可持续发展至关重要。“DNB集团金融分析师和波罗的海地区首席经济学家Rojaka女士强调。

许多投资者公开声明，他们选择克莱佩达或克莱佩达地区的有利地理位置，首先是克莱佩达港。

立陶宛工业家联合会主席罗伯特·达尔吉斯 (Robertas Dargis) 说，毫无疑问克莱佩达港口能够更好地利用其潜力。

“立陶宛可能成为越来越感兴趣的斯堪的纳维亚公司的桥头堡，而克莱佩达港口可以更好地利用其潜力。”达尔吉斯先生说。

“我们正站在选择的门槛。最危险的步骤是什么都不做。”Klaipėda FEZ管理公司董事Shahriar Ahy博士说。

FEZ管理公司的董事会成员说，随着世界经济的停止，中国仍然是唯一的明星。当它开始出口技术，克莱佩达可能成为该链中的链接，或为其他严重的竞争对手留下这个机会。

长期战略结果

根据计算，港口或相关公司雇用约58 000人，即立陶宛雇员总数的约4.5%。他们的工资比国家平均水平高出约2-2.5倍。克莱佩达港也占国内生产总值的6%，而该国整个运输部门的份额约为14%。去年，港口和港口运输公司补充了国家预算6.85亿欧元。

根据总监 Arvydas

Vaitkus表示，土地覆盖 (552公顷) 使港口看起来相当小，但其长期战略导致了当今的成功。

“我们是波罗的海地区增长最快的港口，也是欧洲增长最快的港口之一。这是由于成功的长期基础设施发展。港口的未来将由解决缺乏水深和陆地领土的问题决定。”Vaitkus先生说。“对于我们与城市达成共同理解尤其重要，因为港口的扩张将影响城市和国家的未来 - 更多在港口工作的雇员将为国家和市政预算相应地增加收入。”

市场导致的变化

立陶宛装卸公司协会主席Vaidotas Šileika，联合17家港口公司说，动态航运业务不断面临不同的挑战。

“很快，我们将看到大型货船在深水港口推广装载；他们将需要现代基础设施，转向码头和更大更深区域。我们必须确保与港口的运输连接良好，货运流畅，港口服务工作良好。我们不断收到更少的船只，但是船只越来越大，可能导致我们必须管理拥堵。我们不能停止，我们的邻居已经行动起来，做一切，以接管货物，

因为他们有一些货物流量的问题。”Šileika先生说。“我们同意通过建造一个外部港口向南和向北发展港口的概念。我们必须为航运和货物运输的新趋势做好准备，否则我们将必须面对港口竞争力的威胁。”

与其邻国相比，克莱佩达港在地域和深度方面都较小。主要因素是允许能够通过大海峡进入波罗的海的最大的船只的入口只有17米深。克莱佩达港旨在达到能够进入波罗的海的最大船只的深度。

航运专家Vytautas Paulauskas 教授强调，港口也应该适应未来船舶。他相信“停止意味着落后。如果我们不调整，我们将偏离航向。这将是伟大的沉睡的竞争对手，但他们不给我们这样的快乐。我们必须创新；否则我们将失去某些物流。各种讨论，文件准备和环境过程需要几年时间，因此有必要事先准备好以避免未来的问题或必要时消除它们。

教授认为，这样发展的最好例子之一是根特港，它开始制定发展计划和评估其机会已经二十年前。采取步骤开发项目，根特港现在可以以为优秀的成果感到自豪。■





OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

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

I. Documents translation(文件翻译)

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

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

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

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

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



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

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



KLASCO Increases Efficiency



Vida Borteliene

Klaipėda Stevedoring Company (KLASCO), constantly changing the panorama of the port with modern complexes, this autumn has once again introduced some novelties – ship passengers, seafarers and vacationers visiting Smiltynė can already see the newly-constructed and assembled cranes on the other side of the water area, while the residents of the northern part of the city will soon be able to enjoy the quieter operation of the port. According to Audrius Pauža, the head of the company, the changes in the industrial landscape – the important elements of modern maritime culture – were induced by an economic need rather than aesthetics: investments help to improve stevedoring quality and strengthen the competitiveness of the company.

Quieter operations

The concentration of engineering constructions, warehouses and machinery in the northern part of KLASCO is not so huge, but its proximity to the residential quarters requires ecological mindfulness and attention to the well-being of the neighbours as dictated by the geographical conditions.

The parts of the two cranes were unloaded and assembled at Malku Bay in the southern part of the port and taken by barges to the northern part in the middle of autumn. The new cranes at quays No. 7–9 will significantly increase cargo handling efficiency, help shorten ship berthing time and make the overall operation quieter. The equipment will enable to lower cargo to the bottom of the hold.

“We have been implementing the modernisation program for the cranes that have become an inseparable part of the port for already several years. Changing shipping technologies increase our customers’ demands for higher quality of services. Shipping commodities by larger vessels aims at decreasing transportation costs, thus, cargo handling must be quick. KLASCO’s manager Achema Group decided to acquire new cranes, because Klaipėda State Seaport Authority has dredged the water territory in the northern part of the port and is going to dredge the water territory at our quays as well. Now we can accommodate *Panamax* vessels with the draft of up to 14 m. They can carry up to 80 thousand tonnes of cargo. New cranes will replace several of the old ones. At the same time we will achieve another goal – modern technology will contribute to environmental protection and quieter operations. Good relations with our neighbours and all the citizens are very important to us and we do take care of the community,” said Mr Pauža.





Increasing cargo volumes

Another novelty at KLASCO is a recently-opened complex of new warehouses. The first two, constructed in summer are already accumulating grain since September, while the just-finished third one is also waiting for new harvest. These warehouses receive grain transported by trucks and can store about 60 thousand tonnes of grain. That is the volume of one *Panamax* vessel. The new automobile depot can receive 250 trucks per day and in total KLASCO can receive 450 carriers with grain every day.

“We have reliable grain export partners and aim to fulfil their needs. That’s why we’ve constructed the new grain warehouses. In 2015 KLASCO has handled 1.2 out of 3 million tonnes of grain traditionally exported via Klaipėda port. We can start a new season of grain by increasing the volume by up to 1.5 million tonnes.” said Mr Pauža.

KLASCO anticipates to increase the volumes of agricultural products not only with Lithuanian grain, but also by receiving grain harvest from Belarus, Russia and Kazakhstan. A constant increase in the volumes of grain handled by KLASCO could be seen throughout the recent years.

Although 2016 continues to show market fluctuations, KLASCO hopes to maintain their previous stevedoring volumes of 12 million tonnes.

“We still need 20 centimetres of draft. Then we will be capable of loading any *Panamax* type vessel to its full capacity. I hope to achieve this span even without dredging – by decreasing the ship clearance, which is the distance between the bottom of the ship and the floor of the water body. We, the people of the port, think that one meter clearance would be safe, as this is namely the limit applied in a number of Western European ports. All institutions at the port of Klaipė-



da are working with great responsibly and aim to reach the same goal, thus we hope to come to an agreement concerning these centimetres as well.” confidently stated Mr Pauža. The head of KLASCO is already planning new investments and, together with a team of 700 employees, is developing more efficient operation schemes.

KLASCO is the largest stevedoring company at the port of Klaipėda, which owns a fleet of

seagoing tugs and proposes a wide range of services. Together with other maritime companies, KLASCO continues the traditions of centuries of trade at the port of Klaipėda and increases the wellbeing of the city with its stable operations. The company also values its relations with the Municipality Administration, Klaipėda University and cultural institutions, as well as the public trust. According to Mr Pauža, it has been repeatedly proven that you can be confident about planning the future, when the community understands the work that you do. ■



KLASCO 提高效率

Vida Bortelienė

克莱佩达装卸公司 (KLASCO) 不断改变现代化综合设施的港口全景,今年秋天又一次引入了一些新奇事物 - 乘客、海员和度假者访问Smiltynė已经可以看到新建和组装的起重机在水域的另一边,而北部的居民也很快就能享受到港口的安静运作。据公司负责人Audrius Pauža 介绍,工业景观的变化 - 现代海洋文化的重要元素 —— 是由经济需求而不是美学引起的:投资有助于提高装卸质量,增强公司的竞争力。



“我们已经实施了现代化计划,使得近几年来起重机成为港口不可分割的一部分。变化的航运技术增加了我们的客户对更高质量的服务的需求。较大船舶的船运商品旨在降低运输成本,因此,货物处理必须快速。KLASCO经理Achema Group决定购买新的起重机,因为克莱佩达国家海港管理局疏浚了港口北部的水域,并将挖掘我们的码头水域。现在我们可以容纳巴拿马型船只,吃水高达14米。他们可以运载多达8万吨散装货物。来自德国的新起重机将取代几个旧的起重机。同时,我们将实现另一个目标 - 现代技术将有助于环境保护和更安静地运营。与我们的邻居和所有公民的良好关系对我们非常重要,我们照顾社区。”Pauža先生说。

增加货物量

KLASCO的另一个新颖之处是最近打开的新仓库。前两个,在夏天建成的,自9月以来已经积累粮食,而刚刚完成的第三个也在等待新的收获。这些仓库接收由卡车运输的粮食,可储存约60000吨粮食。这是一艘巴拿马型船只的体积。新的汽车厂每天可以接收250辆卡车, KLASCO每天总共可以收到450辆粮食运输车。

“我们有可靠的粮食出口伙伴,旨在满足他们的需求。这就是为什么我们建造了所谓的“帐篷”粮食仓库。在2015年,KLASCO已经处理了传统上通过克莱佩达港口出口的300万吨粮食

安静的操作

在KLASCO北部的工程建筑、仓库和机械的集中度不是很大,但是它靠近住宅区,需要注意生态的保护,注意地理条件符合所规定的扰邻。

两辆起重机的零件在港口南部的Maluku湾卸载和组装,并在秋天中期由驳船运往北部。7-9号码头的新起重机将大大提高货物装卸效率,有助于缩短船舶停泊时间,使整体作业更安静。该设备将能够将货物降至货舱底部。



中的120万吨。我们可以开始开启新的粮食季节，增加到150万吨，“Pauža先生说。

KLASCO预计不仅增加立陶宛粮食，而且还通过从白俄罗斯、俄罗斯和哈萨克斯坦收获谷物，增加农产品的数量。近年来，KLASCO处理的谷物数量不断增加。

虽然2016年继续显示市场波动，KLASCO希望保持其以前的装卸量1200万吨。

“我们还需要20厘米的吃水。然后，我们将能够装载任何巴拿马型船舶的全部容量。我希望通过减少船舶间隙，即船舶底部和水面之间的距离，实现这个跨度，即使没有疏浚。我们港口的人认为，一米的间隙是安全的，因为这是在一些西欧港口应用的限制。克莱佩达港所有的机构都以极大的负责任的态度工作，目标是达到同样的目标，因此我们希望就这些厘米达成协议。”Pauža先生自信地说。KLASCO的负责人已经在规划新的投资，并与700名员工的团队一起，正在开发更有效的运营计划。

KLASCO是克莱佩达港最大的装卸公司，拥有一艘海上拖船，并提供广泛的服务。与其他海运公司一起，它延续在克莱佩达港口几个世纪的贸易的传统，并通过其稳定的运营增加城市的福祉。公司还重视与市政府、克莱佩达大学和文化机构的关系，以及公众的信任。据Pauža先生说，已经多次证明，当社区了解你所做的工作时，你可以有信心规划未来。 ■





Happy 25th Birthday, BPO!



25 years ago an idea of a strong and competitive Baltic region came to life. For a quarter of century, the Baltic Ports Organization has been actively involved in the region's development, bringing the Baltic countries together and proving that a great deal can be achieved through hard work and cooperation.

Around 200 key representatives from the European port and related sectors gathered at the Grand Marina Conference Center in Helsinki to examine the latest developments in policy, economy and trade.

Participants also discussed the Baltic region's leading example in clean shipping and green ports, as well as methods of compliance with environmental regulations.

The Baltics as a model region for green ports

This year's Baltic Ports Conference, held in Helsinki on 8-9 September, saw the BPO present the Baltic region's achievements in the area of sustainability and underscore its position as a model region for the rest of the European Union.

The BPO calls out to politicians, policy makers and industry organizations to work together in order to share these accomplishments and standards with ports and maritime stakeholders from other regions within the EU.

The Baltic region is very prosperous and maritime transport has significantly contributed to this prosperity.

The Baltic Sea is one of the most heavily trafficked seas in the world, accounting for up to 15% of the world's cargo transportation. Baltic ports have become crucial nodes in the international flow of goods and key wealth generators. In 2015 the total port turnover in the Baltic countries amounted to 870.0 mln tonnes.

The Baltic region's ecological state and biodiversity are threatened by eutrophication resulting from human activities. The environmental challenges facing the Baltic Sea have been known for a long time and are very well researched. There is strong scientific evidence identifying the factors causing these problems. One of these factors, although not dominant, is extensive trade between well-developed surrounding countries, which creates a demand for transport services including maritime transport.

A clean Baltic Sea is the common goal of all countries from the Baltic region. In order to reduce the impact of maritime transport on the Baltic ecosystem, several environmental regulations have been introduced in the Baltic and Northern Europe, including SOx and NOx emission limits.

Moreover, the Baltic Sea is the first region in the world to have a special area for sewage, designated by the IMO.

Following IMO's decision, all IMO registered passenger vessels crossing the Baltic Sea will be obliged to discharge all sewage at port reception facilities (PRFs) or treat it with on-board equipment. These requirements will apply earlier for ships built on or after 2019.

In order to comply with these specific regulations and voluntary reduction of the impact of maritime transport on environment, Baltic ports and shipping lines have implemented – with great success – several technological and managerial solutions.

These solutions include the development of reception facilities for waste and sewage from passenger ships (already available and planned), as well as a "no special fee" system, a regional approach regarding the development of LNG bunkering and Onshore Power Supply facilities and environmentally differentiated port charges applied by some ports.

There are also many examples of cooperation projects between the Baltic ports and other stakeholders focusing on making the maritime transport "greener".

Bogdan Ołdakowski, BPO Secretary General said: "Based on many years of experience in the field of environmental management, Baltic ports can present a set of good practices that can be followed by other European ports. The regionally-developed co-operation approach may be applied to other regions in the European Union. It doesn't mean that our work in the area of sustainability is already done, but many Baltic ports have achieved a lot and we wish to share these accomplishments with the rest of the EU".

The BPO is aware of specific environmental features of the Baltic Sea and fully supports efforts to keep the Baltic Sea clean. However, the BPO believes that a level playing field in maritime transport should be applied in all of Europe.

Therefore, the BPO is willing to work together with politicians, policy makers and industry partners to share these successes and Baltic standards, so that the same rules and regulations could be applied in all of EU's seas and ports.

A detailed paper on compliance with regulations and advances made in the Baltic region in the area of sustainable environmental solutions in maritime transport is available in the report: The Baltic Sea as a model region for green ports and maritime transport, published by the BPO.

Quotes of wisdom from BPO anniversary conference

"We cannot always build the future for our ports, but we can build the ports for our future."

Bjarne Mathiesen, Senior Market Director of Ramboll Group

"We can be sure that what is invented here in the Baltic region, can be considered as a best practice everywhere. (...) You have already done an enormous amount of preparatory work, you have accumulated a tremendous know-how and this does not have to be repeated in other parts of the world, so you can export the know-how and you can export the standards that you have agreed on."

Dimitrios Theologitis, Head of the Ports and Inland Navigation Unit, European Commission



25生日快乐， BPO！

25年前，一个强大和竞争性波罗的海地区的想法诞生。25年以来，波罗的海港口组织一直积极参与该区域的发展，使波罗的海国家团结在一起，证明通过努力工作和合作可以取得很大成就。

来自欧洲港口及相关行业的大约200名主要代表聚集在赫尔辛基的Grand Marina会议中心，研究政策、经济和贸易方面的最新发展。

与会者还讨论了波罗的海地区在清洁航运和绿色港口以及遵守环境法规的方法方面的领先地位。

波罗的海作为绿色港口的示范区

今年9月8 - 9日在赫尔辛基举行的波罗的海港口会议见证了波罗的海地区在可持续发展领域取得的成就，并强调了其作为欧盟其他地区示范区的地位。

BPO呼吁政治家、决策者和行业组织共同努力，以便与欧盟其他地区的港口和海事利益相关者分享这些成就和标准。

波罗的海地区非常繁荣，海运对其繁荣作出了重大贡献。

波罗的海是世界上交通最为繁忙的海洋之一，占世界货物运输量的15%。波罗的海港口已成为国际货物流动和关键财富发生国的关键节点。2015年，波罗的海国家的港口总营业额达8.7亿万吨。

波罗的海地区的生态状态和生物多样性受到人类活动造成的富营养化的威胁。波罗的海国家面临的环境挑战已经被人们所熟知了很长时间，并且得到了很好的研究。有强大的科学证据确定导致这些问题的因素。其中一个因素，尽管不是主要的，是发达周边国家之间的广泛贸易，这造成了对包括海运在内的运输服务的需求。

清洁波罗的海是波罗的海地区所有国家的共同目标。为了减少海运对波罗的海生态系统的影响，在波罗的海和北欧



"In my role as the Director General of Mobility and Transport my concern is to make sure that European ports can thrive in an open environment, where they compete on equal footing, where they contribute to our economic growth, as well as the Union's energy and climate policy."

Henrik Hololei, Director General, DG Mobility and Transport, European Commission

"From the national perspective or regional perspective, digitalization is the key. As I looked at your sector-specific challenges, these included environmental protection, safety and security issues, as well as efficiency and productivity in your sector as well. (...) Digital technology is the solution in all three of these."

Esko Aho, Chairman of East Office Finnish Industry

"At the end of the day it's about ports individually taking responsibility, doing as much as they can on environmental condition, finding the ways of improving that and indeed reporting publicly on it."

David Whitehead, Director, of British Ports Association

"What you have done to facilitate this region and by association global change to connect the world and make it a better place in the near 25 short years, is really nothing short of miraculous. You should be proud of your accomplishments and embrace them, you are truly the leaders of the LNG fuel revolution. The rest of us need your advice, we need your counsel, we need your guidance."

Walter Purio, Managing director of Marine Fuels Institute, Australia ■





引入了一些环境法规，包括SOx和NOx的排放限制。

此外，波罗的海是世界上第一个有由IMO指定的污水特殊区域的地区。

根据IMO的决定，所有经过波罗的海的IMO注册客船排放所有污水都必须遵守港口接收设施（PRF）或用船上设备处理。这些要求将适用于2019年或之后建造的船舶。

为了遵守这些具体条例并自愿减少海运对环境的影响，波罗的海港口和航运公司已经取得了巨大的成功 - 实施了若干技术和管理解决方案。

这些解决方案包括开发用于客船废弃物和污水的接收设施（已经可用和计划中的），以及“无特别费用”系统，关于开发LNG加注和陆上电源设施的区域方法，以及环境分化某些港口应用的港口费用。

波罗的海港口和其他利益相关者之间的合作项目也有许多例子，其重点是使海运更“绿色”。

BPO秘书长Bogdan Oldakowski说：“基于多年在环境管理领域的经验，波罗的海港口可以提出一套良好做法，其他欧洲港口可以遵循。区域发展的合作办法可适用于欧洲联盟的其他地区。这并不意味着我们在可持续发展领域的工作已经开始完成，但许多波罗的海港口已经取得了许多，我们希望与欧盟其他国家分享这些成就。”

BPO了解波罗的海的具体环境特征，并全力支持保持波罗的海清洁的努力。然而，BPO认为，海运的公平竞争环境应适用于所有欧洲。

因此，BPO愿意与政治家、决策者和行业合作伙伴一起共同分享这些成功的波罗的海标准，以便相同的规则和法规可以应用于所有欧盟的海洋和港口。

报告中提供了关于遵守波罗的海地区在海运可持续环境解决方案方面的法规和进展的详细文件：波罗的海作为绿色港口和海运的示范区，由BPO出版。

BPO周年会议的智慧引言

“我们不能总是为我们的港口建立未来，但我们可以为我们的未来建造港口。”

Ramboll集团高级市场总监Bjarne Mathiesen

“我们可以肯定，在波罗的海地区发明的东西，可以被视为一个最好的做法无处不在。（...）你已经做了大量的准备工作，你已经积累了巨大的技术诀窍，这不是必须在世界其

他地方重复，所以你可以出口的专有技术，你可以出口你已经同意的标准。”

欧洲委员会港口和内陆航运单位负责人

Dimitrios Theologitis

“我任职移动和运输总监，我的关注是确保欧洲港口能够在开放的环境中茁壮成长，让他们在平等的基础上进行竞争，为我们的经济增长以及联盟的能源和气候政策做出贡献。”

欧洲委员会运输和运输总局局长Henrik Hololei

“从国家的角度或区域角度来看，数字化是关键，在我研究你的部门具体挑战时，包括环境保护、安全和安全问题，以及你的部门的效率和生产力，技术是这三者的解决方案。”

东方芬兰工业部主席Esko Aho

“港口是我们所有爱大海的人真正的阿尔法和欧米茄。”

HELCOM海事秘书Hermann Backer

“财务透明度应该与财政自主权并驾齐驱，港口应该有权设定自己的收费，自己的策略，组织自己的收入，看看他们如何能够盈利。（...）自主原则。”

ESPO秘书长Isabelle Rycxbost

“我认为我们应该提醒我们的政治家，波罗的海地区确实是一个具有强大和活跃的区域合作框架的示范区，现在比以往任何时候都更需要更多的方向和政治承诺和责任。”

芬兰港协会常务董事Annaleena Mäkilä

“在一天结束之际，关系到港口单独承担责任，尽可能多改善环境条件，找到方法，改进，并实际上公开报告。”

英国港协会理事David Whitehead

“为了促进这个地区和协会的全球化变化，连接世界，使它成为更好的地方，在近25年来，你的做为真的好似奇迹，你应该为你的成就感到自豪，拥抱他们，你是真正的LNG燃料革命领导者，我们其他人需要你的建议，我们需要你的建议，我们需要你的指导。”

澳大利亚海洋燃料研究所董事总经理Walter Purio



Aircargo Forum in Abu Dhabi United International Companies and Freight Forwarders



The Aircargo forum of Neutral Air Partners (NAP) network took place in Abu Dhabi, the capital of the United Arab Emirates, situated in the centre of the most dynamically developing region of the Middle East.

In spite of the fact that the NAP forum gathered for the first time, the most eminent and world-known logistics conferences and summits could envy its attendance. Within 4 working days more than 100 top managers dealing with airfreight logistics held more than 1000 face-to-face meetings and negotiations in the UAE.

The main idea of the forum as "creating a neutral platform for the participants of the airfreight market coming from various countries and industries and dealing with airfreight logistics" was announced by Christos Spirou, the organizer and the founder of Neutral Air Partners network. The platform does not only provide access to joint conferences, negotiations and contacts of the association members, but also offers a contemporary IT system including a unique database of airlines, associates and logistics companies dealing with airfreight.

Starting from early 2000, the formation of airline alliances, such as SkyTeam, StarAlliance and others, became one of the main tendencies in the passenger air transportation that allowed to increase the seat utilization KPIs by using cooperation and code sharing. The airfreight market followed the footsteps of the passenger market by creating associations, forming air cargo alliances and expanding a number of interline agreements that helped stabilize payload capacity indicators.

In the current situation of rapidly developing IT technologies and electronic forms of data exchange in logistics being needed not only among air carriers, but also between air carriers and other companies of the market (like sales agents, ground handling agents, forwarders, etc.), it became necessary and important to develop unified standards for providing services to air cargo customers.

The interest in the Abu Dhabi event and the list of its attendees shows that the interaction of equal partners is a way to lead the airfreight market development that should be based on professional logistic services and modern technologies.

Thoughts of the speakers

Miroslav Zolotarev, Head of the Russian ACEX Worldwide Logistics Alliance: *It proves that the demand for the air transportation is less flexible than for the ocean freight, where we witnessed a recession of 30-40%. The stable figures and even the growth of such cargo flows show that the goods' segment transported by air doesn't decrease with the general decrease of economic indicators.*

Roberto Casabianca, Commercial Director of Etihad Cargo airlines: *We can witness the growing importance of the Middle Eastern (Etihad, Emirates, Qatar Airways) and Chinese (AirChina, Cathay Pacific) airlines, which expand and outpace the European carriers with their developing networks, investment into their fleet and innovative technologies. Innovation drives supply chains and partnership is an opportunity to divide risks in the period of instability. IT technologies are the main trend of modern logistics development, which will unite air carriers on the basis of trust, openness and mutual responsibility.*

在阿布扎比举办的航空货运论坛联合了国际公司和货运代理

中立空中伙伴 (NAP) 组织d航空货运论坛在阿拉伯联合酋长国首都阿布扎比举行, 位于中东最发达的发展地区的中心。

尽管中立空中伙伴论坛第一次举办, 但最知名和世界闻名的物流会议和首脑会议都可能羡慕它的出席者。在4个工作日内, 100多名处理空运物流的高层管理人员在阿联酋举行了1000多次面对面会议和谈判。

该论坛的主题是“为来自不同国家和行业的航空货运市场的参与者创建一个中立的平台, 并处理空运物流”, 由主办方和中立航空伙伴网络的创始人Christos Spirou宣布。该平台不仅提供联盟会议、协商和联系成员的联系, 而且提供当代IT系统, 包括航空公司、同事和物流公司处理空运的独特数据库。

从2000年初开始, 形成航空公司联盟, 如天合联盟, 星空联盟和其他航空公司联盟, 成为客运航空运输的主要趋势之一, 通过使用合作和代码共享, 允许增加座位利用率KPI。空运市场通过建立协会, 形成航空货运联盟和扩大一些帮助稳定有效载荷能力指标的联运协议, 遵循乘客市场的脚步。在目前快速发展的IT技术和电子形式的物流数据交换的情况下, 不仅航空承运人之间, 而且航空承运人和市场的其他公司 (如销售代理、地面代理、货运代理等), 制定向航空货运客户提供服务的统一标准是必要和重要的。对阿布扎比活动及其与会者名单的兴趣显示, 平等伙伴的互动是领导后勤服务发展的方式, 应当基于专业物流服务和现代技术。

演讲者的想法

组织者和中立空中合作伙伴网络的创始人Christos Spirou: *该软件不仅涵盖物流公司、海关经纪人和货运代理, 而且还包括机场、航空公司、GSA等航空公司, 以及直接通过中立空中合作链接的船舶代理。*

俄罗斯航空货运航空公司副总裁Georges Biber: *根据ABC航空公司的研究, 在过去几年经济危机和全球下滑之后, 世界GDP预计将再次增长3%。报告还预测航空货运业每年增长2%-2.5%。*

俄罗斯ACEX全球物流联盟负责人Miroslav Zolotarev: *证明了航空运输的需求不如海运更为灵活, 我们目睹了30-40%的衰退。稳定的数字甚至这种货物流量的增长表明, 随着经济指标的普遍下降, 通过空运转运的货物部分不会减少。*





Belarus Transport Week: the New Silk Road, the Great Stone and Sky Way Technologies

The events of the 10th – anniversary – *Belarus Transport Week* took place in Minsk at the beginning of October and were attended by Belarus, Russia, Ukraine, Lithuania, Latvia, Poland, Austria, France, Sweden, Germany, Kyrgyzstan and China.

The *Transport and logistics 2016* exhibition featured 80 companies, several meetings, conferences, seminars, presentations, round table discussions and cooperation agreements.

Lithuanian and Belarusian transport cooperation building foundation for the Silk Road

At the Lithuanian-Belarusian transport forum Rimantas Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, emphasized the importance of partnership between the two neighbouring countries in the field of transport and logistics for the development of economic relations between Asia and the EU countries. "Belarus is one of the largest markets for Lithuanian export and it keeps increasing. The positive results are achieved by developed transport infrastructure, close and long-term cooperation between transport companies and the ministries of transport of both countries with the goal of having bilateral economic benefits," said Mr Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania.

During the first quarter of this year alone multi-modal cargo transportations between the two countries made up to 10.1 million tonnes. The transit cargo flow from Belarus via Klaipėda port increased by 2.5 per cent, i.e. by up to 7.1 million tonnes and reached 35.5 per cent of the total port's turnover.



Continuing its record-breaking results this year as well, the port of Klaipėda, also referred to as the Eastern gate to Western Europe, is the only port of the Baltics working with so much success. During the forum it was emphasized that the active cooperation between Lithuania and Belarus in implementing large scale projects with partners from China would secure both countries a significant place on the New Silk Road.

The forum of the two countries was attended by the speaker Yu Minghua, the representative of China Merchants Group and the Deputy General Manager of the Commerce and Logistics Cooperation *China Merchants China-Belarus*, while the topic of the New Silk Road was a great introduction for further discussions of *Belarus Transport Week*.

New transport and logistics opportunities for Lithuania – an industrial park in Belarus

"Lithuania highly appreciates the successful implementation of the joint Belarusian and Chinese project – the development of the *Great Stone* industrial part – and is ready to provide the residents of the park with high quality transport and logistics infrastructure and services," said the Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania during the opening of the international *Transport and Logistics* exhibition.

The development of the *Great Stone* industrial park is regarded as one of the most important phases of the Chinese state project of the New Silk Road Economic Belt. The park, situated only 25 km away from Minsk, should become the gate to Europe for Central Asian countries.

At the industrial park the Chinese company China Merchants Group is implementing a logistics project, as well as closely cooperates with AB Lie-





白俄罗斯运输周：新丝绸之路、大石和天空之路技术

活动的十周年庆——白俄罗斯运输周于十月初在明斯克举办，出席国家有俄罗斯、乌克兰、立陶宛、拉脱维亚、波兰、奥地利、法国、瑞典、德国、吉尔吉斯斯坦和中国。

2016年运输和物流展览会有80家公司、几个会面、会议、研讨会、介绍、圆桌讨论和合作协议。

立陶宛和白俄罗斯运输合作为丝绸之路建设基础

在立陶宛 - 白俄罗斯交通论坛上，立陶宛共和国交通和通信部长Rimantas Sinkevičius强调了两个邻国在运输和物流领域建立伙伴关系以发展亚洲与欧盟国家之间经济关系的重要性。“白俄罗斯是立陶宛出口最大的市场之一，不断增加。通过发达的运输基础设施，运输公司和两国运输部之间的密切和长期合作，实现积极的结果，目的是获得双边经济利益。”立陶宛共和国交通运输部长Sinkevičius先生说。

今年第一季度，仅两国之间的多式联运货物运输量为1010万吨。通过克莱佩达港从白俄罗斯过境货物流量增加了2.5%，即增加了710万吨，达到港口总营业额的35.5%。

今年继续取得创纪录的成绩，克莱佩达港也被称为通向西欧的东部大门，是波罗的海唯一获得这么多成功的港口。在论坛期间，强调了立陶宛与白俄罗斯在与中国伙伴开展大型项目方面的积极合作，将使两国在新丝绸之路上占有重要地位。

两国论坛由招商局集团代表兼中国白俄罗斯商务物流合作副总经理扬明华发言，新丝绸之路的话题对于白俄罗斯运输周是一个很好的介绍，来进行进一步讨论。

立陶宛的新运输和物流机会 —— 白俄罗斯工业园区

“立陶宛高度赞赏白俄罗斯和中国联合项目的成功实施——大石工业部分的发展，并准备为公园居民提供高质量的运输和物流基础设施和服务。”立陶宛共和国通信部在国际运输和物流展览会开幕式期间这样指出。

大石工业园区的发展被认为是新丝绸之路经济带中国国家项目最重要的阶段之一。该公园距离明斯克仅25公里，应成为中亚国家的欧洲之门。



tuvos geležinkeliai (Lithuanian Railways) and Klaipėda State Seaport. The leaders of the Great Stone park see the port of Klaipėda as an important sea gate to Western Europe.

Lithuania also actively supports the Chinese strategy of One Belt, One Road, the purpose of which is to ensure a smooth transport infrastructure between East and West with simplified customs procedures and promotion of information technologies in the fields of transport and logistics.

“Currently one of the major tasks for both of our countries is the development of transport connections between Asia and Europe. It will allow us to ensure close cooperation between the states of the two continents in the field of transport and logistics, as well as bring bilateral benefits for business,” said Mr Sinkevičius.

Flying around the world using Sky Way?

Aside from the Great Stone, closely followed by investors and other interested subjects, another point of attraction was an investment project, implemented by the engineering company UAB Styginės technologijos (Eng. String Technology), led by Anatoly Yunitskiy. The company has built actual live examples of an essentially new, fast and environmental-friendly transport – the Sky Way. The project partner and initiator of architectural solutions – the Belarusian Company Beltransnet, which introduced the history and opportunities of the project during the congress of the Transport Week – received huge visitors’ attention.

This transport will be used for both passengers and cargo.

The modules that will fly at the speed of 500 km/h and even more above cities, fields and rivers on special strings, were brought to the exhibition in Minsk right from Inno Trans, the largest European international innovative transport exhibition, where they had received an unprecedented interest. The idea is also supported by the Belarusian government, which has allocated a considerable plot of land for experimenting on the former military grounds that will soon become an eco-technological park. The initiators and implementers of the project say that string transport, just like the internet twenty five years ago, will change the world. It seems that we are truly standing on the verge of changes. The first trial flight at the eco-technological park using the Sky Way is planned for November.

Could it be that we’ll fly around the world using Sky Way in just a few years?

Follow the publications of our magazine. We will tell you about it. ■



在工业园区, 中国公司招商局集团正在实施一个物流项目, 以及与AB Lietuvosgeležinkeliai (立陶宛铁路) 和克莱佩达州海港紧密合作。大石公园的领导人将克莱佩达港视为重要的西海门。

立陶宛还积极支持中国一带一路的战略, 其目的是确保东西方之间的交通基础设施顺畅, 简化海关手续, 促进运输和物流领域的信息技术。

“目前我们两国的主要任务之一是发展亚洲和欧洲之间的运输连接。这将使我们能够确保两大洲在运输和物流领域的密切合作, 并为企业带来双边效益。”Sinkevičius先生说。

使用天空之路在世界各地飞行?

除了大石头, 紧随其后的另一个吸引投资者和其他人感兴趣的话题, 是天空之路 —— 一个创新的白俄罗斯字符串传输

技术项目。在会议期间, String Technology 和 Beltransnet 公司介绍了一个基本上新的、环保和快速交通的概念和实际例子。这种运输将用于乘客和货物。

以500公里/小时的速度飞行, 甚至超过城市, 田野和河流上的特殊线路的模块被带到明斯克的展览, 从最大的欧洲国际创新交通展览Inno Trans, 他们已经收到前所未有的兴趣。这一想法也得到了白俄罗斯政府的支持, 白俄罗斯政府已经划拨了大量土地用于在前军事基地进行试验, 这些地区不久将成为一个生态技术公园。项目的发起者和实施者说, 字符串传输, 就像二十五年前的互联网, 将改变世界。似乎我们真正站在变革的边缘。计划于11月在使用天空之路的生态技术公园进行首次试飞。

是不是我们将在几年内使用天空之路在世界各地飞行? 跟随我们的杂志出版刊物。我们会告诉你。 ■




logi trans

International
Transport Logistics Exhibition

November 16-18, 2016
Istanbul

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





Lithuania Can Offer Kazakhstan Safe, Fast and Cost-effective Cargo Transportation

At the same time as the exhibition in Minsk, on 4-6 October, Almaty (Kazakhstan) hosted the 20th international transport and logistics exhibition *Transit-Kazakhstan 2016*.

The participants of the exhibition included more than 100 companies from Kazakhstan, Belarus, Russia, Germany, China, Lithuania, Latvia, Estonia, Finland and Uzbekistan rendering warehousing and equipment, cargo insurance, customs clearance and other transport-related services.

The anniversary exhibition hosted a round-table discussion, a seminar, as well as an international transport and logistics conference, organised by Atakent Expo and Iteca, together with KTZ Express company, Kazlogistics Kazakhstanian transport union, the Association of National Freight Forwarders of Kazakhstan and the Kazakhstanian Association of Carriers and Wagon (Container) Operators.

The participants from Lithuania, Latvia and Estonia introduced their national ports, terminals, railways and the companies rendering logistics services.

The joint stand together with Klaipėda State Seaport Authority was shared by AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian Railways), UAB Arijus and UAB Baltijos pervežimai.

“Lithuania has a well-developed transport infrastructure and a network of logistics centres, the port of Klaipėda operates modern terminals and thus can offer Kazakhstan different safe, quick and cost-effective cargo transport options from Europe and Scandinavian countries by transit via Lithuania. We think that we still haven't used the full potential for strengthening co-operation with this country and aim to improve our mutual relations.” said Martynas Armonaitis, the Economics and Finance Director of Klaipėda State Seaport Authority.

At the exhibitions in Almaty and Minsk the international business magazine JŪRA MOPE SEA also introduced its 17 years of activity at individual stands. ■



立陶宛可以提供给哈萨克斯坦安全、快速和具有成本效益的货物运输



在明斯克展览同时，阿拉木图（哈萨克斯坦）在10月4日至6日举办了第20届国际运输和物流展览会。

展会参与者包括来自哈萨克斯坦、白俄罗斯、俄罗斯、德国、中国、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、芬兰和乌兹别克斯坦的100多家公司，提供仓储和设备、货物保险、清关和其他运输相关服务。

周年展览会举办了圆桌讨论会，研讨会，以及国际运输物流会议，由Atakent 展览与Iteca、KTZ Express公司、Kaz物流哈萨克斯坦运输联盟、哈萨克斯坦国家货运代理协会和哈萨克斯坦国家货运代理协会、哈萨克斯坦货运和货运（集装箱）运营商会联合举办。

来自立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚的与会者介绍了他们的国家港口、码头、铁路和提供物流服务的公司。

克莱佩达国家海港管理局与AB Lietuvos geležinkeliai（立陶宛铁路）、UAB Arijus和UAB Baltijos pervežimai共享联合展位。

“立陶宛拥有完善的运输基础设施和物流中心网络，克莱佩达港经营现代码头，因此可以通过立陶宛运输，为从欧洲和斯堪的纳维亚国家运输货物时候给哈萨克斯坦提供与众不同的安全、快速和具有成本效益的货物运输选择。我们认为，我们仍然没有充分利用加强与该国合作的潜力，并旨在改善我们的相互关系。”克莱佩达国家海港管理局经济和财务总监 Martynas Armonaitis说。

在阿拉木图和明斯克的展览会上，国际商业杂志 JŪRA MOPE SEA在独立展台上介绍了其17年的活动。 ■



THEATRE IS NOT ABOUT MERE ENTERTAINMENT – IT'S ABOUT THINKING AND REFLECTION



The purpose of theatre is to tell stories of people, nations and epochs. It seems that the theatre of Klaipėda was a subject of history itself, leaving rather significant traces. How could and did it influence the development of the theatre, its ideas and strategy?

With no doubt a theatre is not a building, but the spirit dwelling inside it. That spirit was developed and fostered by various people, creative teams, personalities, well-known actors, directors, set designers, composers and crowds of invisible theatre workers, who create the illusion of life on stage. They all have left their trace, which undoubtedly can be felt today and will be felt in the future. History shapes the present, influences the modern and, I believe, will influence the future repertoire. As we make our decisions on what we will show today, we make inquiries and analyse what was offered before and what influence it had on the development of the culture of theatre.

Planning the repertoire of the season, we focused on the fact that we don't try to adapt to the modern trends or play with various forms and ideas. We believe that the most important trend today is the classics and what our audiences miss the most is the theatre of actors. That's where we focus. Thus, after many years of reconstruction, the theatre has been opened last year with *The Queen Louise*, a historical play by Arvydas Juozaitis, which touches the painful wounds of Klaipėda region. The four-hour play tells the story of the year spent here by the queen of Prussia and the wife of the King Friedrich Wilhelm III, who ruled Prussia in 1797–1840. Gediminas Pranckūnas, the former

The Drama Theatre in Kaunas, founded in 1920, is titled as the oldest theatre in Lithuania. However, the real history of our country's theatre began much earlier. It is very likely that it was born in Klaipėda – the oldest city of Lithuania.

Memelburg (the current city of Klaipėda), first mentioned in written sources in 1252, had already received the official rights of a city in 1257–1258. The current capital of Lithuania – Vilnius – was first mentioned in written sources in 1323 and was granted the rights of a city in 1387. Kaunas was first mentioned in 1361 and was granted the city's rights in 1408.

The development of theatre was similar. The exact date of when the Theatre of Klaipėda was founded is unknown. The 18th c. city plan features a square building, referred to as the Comedy House. It was situated not far from the castle moat and Danė river. It was built on the state land, the taxes for which were paid by the city, which means that the first owner of the Theatre of Klaipėda was the magistrate. Some scholars claim that the theatre at the Comedy House operated since 1777 and hosted the theatre troupe from Berlin.

Based on the posters of the theatres of Vilnius, Warsaw, Cracow, Lviv, Grodno, Mannheim, Hei-

delberg, Prague and other cities, stored at the Wroblewski Library of the Lithuanian Academy of Sciences and the oldest of which dates back to 1787, as well as the abundant collection of the posters of Vilnius' theatres dating back to 1811–1898, we can conclude that the Comedy House in Klaipėda was the first or at least one of the first theatres in Lithuania.

The modern-day Theatre Square used to be a swampy area of Danė river estuary. In the late 18th-early 19th c. the battalion of riflemen had an old warehouse, adapted for training, situated near the square not far from Danė river. In 1803 the merchant Vachsen had built the troops a new building and established a theatre in the old one. After his death in 1814 the theatre building was sold and turned into a residential house.

A new revival of the theatre in Klaipėda began after 1818 with the arrival of the German Ulbrich. He had set up a 200-seat hall and opened a theatre. The merchants Rupelis and Voitkovičius founded a stock company, which purchased a plot of land and at the end of the year 1818 completed the construction of the new brick theatre, which stood in the location of the modern-day theatre building. It was a two-storey classical building with an attic. However,

the theatre burned down during the fire of 1854. The ruins of the theatre were purchased by the merchant Mason, who had built a new building on the old foundation in 1857. We can still see at least three façades of that building even today.

We could say that the new beginning of Klaipėda Drama Theatre dates back to 1935, when the closed Šiauliai Theatre was transferred to Klaipėda. Referred to as Klaipėda State Theatre, it operated until the spring of 1939, i.e. until the annexation of Klaipėda region.

On 24 March 1939 Klaipėda was visited by Adolf Hitler. He came from Pilau by the armoured vehicle *Deutschland*, accompanied by eleven of Wehrmacht's military ships, and made his historical speech from the balcony of the theatre, which officially consolidated the annexation of Klaipėda region.

The theatre was closed at the beginning of the World War II.

The modern-day Klaipėda Drama Theatre – the oldest theatre building in Lithuania – still preserves the spirit of its origins, as well as the long, colourful, controversial and tragic history.

We discussed the past, the present and the future of Klaipėda Drama Theatre with its Director Tomas JUOČYS.



Director of the theatre, deliberately intended to begin the season with a heavy and complex performance, which paved the way for the course of the modern-day Klaipėda Drama Theatre as important and making people think. This is what classics do to us today.

You have begun your theatre season with a première – the psychological drama *Father*, written by August Strindberg in 1887. Why those, who used to love each other, eventually draw apart, enclosing themselves in their private worlds and love is slowly replaced by indifference and then open hatred? How do we learn that terrible art of slowly poisoning each other with our silent grudges and then declare each other an open and relentless war? Why lovers stop loving? Why after making beautiful promises people begin building hell for each other, dreaming of death taking them apart? Perhaps these questions are even more important today than almost 130 years ago. Is the modern-day theatre able to answer them at all?

Theatre doesn't give answers. Theatre poses questions. Its role is to give an impulse for people to search for the answers on their own. Only theatre can take down all barriers and open spiritual wounds. Theatre will not hesitate to rub your nose into the truth. It cannot bring back love or bring families to reconciliation. But if people leave theatre thinking and reflecting, then our goal was reached. Encouraging people to look deeper into

their souls, feelings, relationships, as well as listen and hear each other – this is what we strive for. This can be achieved by stage plays and strong actors, unconcealed and not overburdened by elaborate directing techniques.

Why did Klaipėda Drama Theatre choose this play?

We live in the world, where people don't even try to understand each other. They keep doing the same mistakes. More than one hundred years ago A. Strindberg said that the fall first of all takes place inside each person's soul. One of the most famous Latvian directors – Māra Ķimele, who directed this play – also believes that all wars begin inside each person.

"We keep speaking of the world going mad with wars between people, countries, religions and being confused by people's crazy deeds. Meanwhile, I think that the greatest and the most tormenting of wars takes place among the closest of people. Unfortunately, we keep losing that war. If we managed to achieve peace, understanding and harmony in our closest circles, then perhaps it would be the end of continental wars as well. I would like our audiences to look at our characters and rethink their relationships with their closest ones." said Māra Ķimele.

In some sense this is one of the reasons, why we decided to abandon light performances this season. The theatre stopped focusing on mere entertainment.

What is the moral flag for the theatre's fans? What audiences do you expect and hope for?

I have a really big hope for the audiences to recognize theatre with a different content. To recognize the fact that a modern-day theatre focuses not on sheer entertainment and fun, but also reflection. The 81st theatre season will be very intensive, intriguing, attractive with famous names, modern farce, classics, a play for children, modern Lithuanian drama and, finally, our first international theatre festival.

The international festival would as if reaffirm the status of the theatre of Klaipėda as a theatre that is able to compete with other famous theatres?

I won't deny, our goal is to enter the international arena. The purpose of the international theatre festival, which will take place in June, is to introduce plays that weren't offered by other Lithuanian festivals, as well as well-known directors, who will perhaps become acknowledged stars in the future. We are looking forward to meeting the Nowy Teatr from Poland and their Director Michal Borczuch. His play *The Apocalypse* is one of the best plays in Poland of 2015. We will also invite Ukrainian, Belarusian, Latvian theatres, as well as most famous Lithuanian theatre troupes. We're planning to show eight performances. Since the time of our festival coincides with the internationally well-known Klaipėda Jazz Festival

A scene from *The Queen Louise* by A. Juozaitis (directed by G. Padegimas, premiered in December 2015). The Queen Louise – actress Inga Jankauskaitė, the King Friedrich Wilhelm III – actor Arnoldas Eisimantas, the Russian Emperor Alexander I – actor Dovydas Stončius.





A scene from *Christmas at the Cupiello's* by Eduardo De Filippo (directed by Povilas Gaidys, premiered in March 2016). Actors: Vaidas Jočys, Arnoldas Eisimantas, Renata Idzelytė.

tival, which will take place for the 23rd time, perhaps we will manage to join forces with the organisers of the jazz festival for at least one joint event.

The theatre looks brand new and reopened its door after a long reconstruction only last year. Did it manage to retain the magic spirit of theatre during those years of wandering? Did Melpomene and other muses come back here once again? How do they get on with modern smart technology, which, as it seems, has already exceeded the muses with its numbers?

The theatre was closed for eight years. That is a very serious challenge. We managed to overcome it. The theatre didn't scatter or fall apart. Perhaps we focused even harder, working, creating and striving for the heights of theatre, winning honourable awards, like the Golden Cross of the Stage, and returned to the reborn premises, which sometimes truly are reminiscent of a centre of high technology. The most advanced modern technology installed on our stages creates miracles. Their price, constituting one half of the entire reconstruction, is adequately high.

Technology doesn't ruin nor shade the spirit of theatre. On the contrary – it enables to create a specific atmosphere and strengthen the impression. It allows us to change spaces and create small miracles, e.g. by turning the hall into a cathedral. Directors have so many opportunities to embody their ideas. Today we are the most modern theatre in Lithuania. There is no similar technology in other Baltic States either.

A lot of machinery and technology was brought to Klaipėda from China. How does it behave in the hands of Lithuanian professionals?

A large part of the equipment from China includes original pieces of various Chinese brands or brands from other countries with their factories in

China. The theatre purchased steam and snow machines, as well as expensive sound and other equipment. We're not afraid of Chinese production. Preparing for the international theatre festival, we're planning to purchase the translations equipment from China as well. We choose high-quality manufacturers and Chinese theatrical equipment is as good as German.

Our theatre has one of the most able-bodied teams of nineteen technicians. These are young professionals, who installed the equipment and remained working at the theatre. Although this number is three times smaller than at the National Drama Theatre, they are skilful enough to deal with their tasks. The technicians were trained to work with the high-end equipment by its manufacturers and will continue to be sent to the manufacturers to improve and deepen their knowledge.

Perhaps in the future the theatre and China will create not only technological, but also creative ties. After all, China has especially old and deep theatre traditions and is open to getting to know other types of art. Some Lithuanian theatres have already successfully introduced their plays at Chinese theatre festivals.

Creative exchange always opens new doors and opportunities. Our goal is not only to develop a good product and show it to Lithuania. We want to go beyond. Next year we're not only planning to host an international theatre festival, but also to participate at festivals in other countries.

China is a very interesting country. We will introduce our new theatre productions for the representatives of Chinese culture as well. It would be interesting to get to know the Chinese dramaturgy. Although our countries and cultures are very different, we are the children of the same planet Earth – we are people with our own feelings of love, longing, anger, pain and joy, understandable to everyone.

The world today lives in cycles from one crisis

to another. Yet history shows that humanity turns to art and culture at the hour of the need to battle the most hopeless of situations while sinking into the darkest abyss. It seems that humanity is getting there now. Perhaps that's why there has been an increasing interest in culture and arts.

Everyone understands that theatre is one of the fields of art, focusing on spiritual development and improvement, but sometimes we fail to notice that theatre is also business in need to maintain a huge and complex mechanism, ensuring a stable and dignified life for artists, as well as creating appropriate creative conditions for exceptional talents. This relationship between art and business also reflects on history – the beginnings of the theatre of Klaipėda were made by the most famous merchants of that time.

You belong to the generation X – one of the most rebellious generations, impatient with formalities, very independent, pushing forward, unafraid of change and keen of learning. What is your opinion of this art-business situation or, in other words, what is your business plan?

My business plan lies with a strong repertoire and a well-tuned activity of the commerce and marketing departments. Developing the perfect product also requires skilful ways of attracting people, making them want to see it.

We are intending to turn the theatrical process the other way around, i.e. instead of producing an attractive mass product, we will create something that is difficult to market, but complex, intellectual and emotionally deep, presenting it in a way to make the audiences want to buy it, leaving them mesmerized by touching the most sensitive of the human strings – their feelings. Of course, that's walking on a very thin line. Quite a lot of tension.

It's now fashionable to think that we should avoid tension. People attend various courses on how to get rid of tension, learning how to live happy and joyous lives. The purpose of theatre is on the opposite side – we create tension. History confirms that the best pieces of art were not created by living an easy life and happiness or joy. Living an easy, happy and joyous life is simple – even drunkards or fools can do it. However, not everyone can feel happy by creating happiness around them. We cannot hope to achieve easy and meaningful lives just like that. It requires a lot of work. Our team has decided that creative tension is like a jet engine, empowering the performance with energy that we are ready to distribute to our audiences.

Thank you for the conversation. ■



剧场不仅仅是单纯的娱乐——它关系到思维与思考



剧场的目的是讲述人们、国家和时代的故事。似乎克莱佩达的剧场是历史本身的受试者，留下相当显著痕迹。这些是如何影响剧院的发展、理念和战略？

毫无疑问剧院不是一个建筑，而是精神在里面居住。这种精神由各种各样的人开发，包括创意团队、有个性的人、著名演员、导演、布景设计师、作曲家和无形的戏剧工作者，他们在舞台上创造生命的幻想。他们都已经离开痕迹，这无疑可以在今天感觉到并会在未来显现出来。历史塑造了现在，影响了现代，我相信，会影响未来的剧目。当我们做出今天上演什么的决定，我们也询问和分析我们从前上演过什么，以及其对剧院文化发展的影响。我们决定季节剧目，我们关注事实是我们不尝试采取现代趋势，或使用各种形式以及观点。我们相信当今最重要的趋势是经典，我们观众想念剧院的大部分演员。那是我们的集中点所在。因此，经过多年改造的影院已经在去年开始上演剧目《女王路易丝》，由Arvydas Juozaitis出演，这是克莱佩达地区的惨痛创伤的历史剧。四个小时的该剧讲述了普鲁士女王，国王威廉三世的妻子，她在1797年至1840年期间统治普鲁士，剧院的前主任Gediminas Pranckūnas有意以沉重而复杂的剧情开始季节剧目，这为现代克莱佩达剧院铺平了道路，使人们认为的过程一样重要。这就是今天我们为经典所做的事。

考纳斯戏剧院，成立于1920年，被评为立陶宛古老的剧院。然而，我国的戏剧真正历史开始要早得多。它很可能是诞生于立陶宛历史最悠久的城市——克莱佩达。

Memelburg（目前是城市克莱佩达），在书面材料中最早提到于1252年，已经于1257年至1258年获得了城市授衔。维尔纽斯——立陶宛的首都于1323年第一次在书面上提到，并于1387年获得了城市授衔，考纳斯最早是于1361年提及，在1408年获得了城市授衔。

戏剧的发展是相似的。克莱佩达剧院成立的确切日期不详。在18世纪，城市规划建设广场，名字被称为喜剧之家。它坐落在城堡护城河和戴恩河不远处，建在有土地上，税收由城市支付，这意味着克莱佩达剧院的第一个主人是知县。一些学者声称，在喜剧之家剧院自1777年开始运营，接待来自柏林的剧团。

基于维尔纽斯、华沙、克拉科夫、利沃夫、格罗德诺、曼海姆海德堡、布拉格等

城市的剧院，存放在立陶宛科学院，莱夫斯基图书馆的海报，其中最古老的可以追溯到1787年，以及追溯到1811年至1898年，维尔纽斯剧院海报的丰富集合，我们可以得出结论，喜剧之家在克莱佩达是立陶宛的第一个剧院，或至少是第一个之一。

在现代剧院广场曾经是丹麦河口的沼泽地带。早在18世纪末，19世纪初。步枪兵营有一个旧仓库，适合训练，位于戴恩河不远处的广场附近。1803年商人Vachsen为部队建造了一个新房子，并建立在旧的剧院。他在1814年去世后，剧院建筑被出售，变成了住宅。

克莱佩达剧院的复兴在1818年之后伴随着德国奥博锐的到来开始。他建立了一个200人座位的大厅，开了一家剧院。商人Rupelis和Voitkovičius成立一个股份公司，其购买了一块土地，并在1818年年底完成新砖剧院的建设，是位于现代剧场的建筑物。这是一座两层的古典建筑，设有一个阁楼。然而，影院在1854年的大火

中烧毁，剧院的废墟被商家Mason接手，并于1857年在老底子上建了新大楼，即使今天我们依然可以看到至少建筑的三面。

我们可以说克莱佩达剧院的新开端可以追溯到1935年，当时封闭的希奥利艾剧院被转移到克莱佩达。被称为克莱佩达国家大剧院经营，直到1939年春，即直到克莱佩达地区被吞并。

在1939年3月24日希特勒参观了克莱佩达。他乘坐德国装甲车从中走过来，伴随着德军的十一艘军事船舶，与正式吞并克莱佩达地区一道，他在剧院的阳台上做了他的历史性讲话。

该剧院在第二次世界大战开始时关闭。

现代克莱佩达剧院——在立陶宛最古老的剧场建筑——仍保留它的起源的精神，以及绵长，色彩艳丽，以及有争议的、惨痛的历史。

我们与克莱佩达戏剧院的总监Tomas JUOČYS讨论了剧院的过去、现在和未来。

你已经开始你的季节影院首演——心理剧《父亲》，由斯特林堡写于1887年。为什么那些彼此相爱的人，最终背道而驰，关闭他们自己在他们的私人世界，爱被慢慢取代，继而开启仇恨？我们如何得知对方慢慢中毒，与我们沉默积怨，然后可怕的艺术声明着相互开放和无情的战争？为什么情人不再爱？为什么要制作精美的承诺后，人们开始建设对方的地狱，梦想着死亡把他们分开？也许这些问题在今天比近130年前更重要。也许现代戏剧能够回答这些问题？

剧院不给答案。剧院带来的问题。它的作用是，让人们在寻找自己的答案时得到的脉冲。只有影院可以取下来的所有障碍，打开心灵创伤。剧院将毫不犹豫地你的鼻子擦成真理。它不能给爱情或家庭带来和解。但是，如果人离开影院的思考和反映，那么我们的目标就达到了。鼓励人们更深入地了解他们的灵魂、情感、人际关系，以及倾听并听到对方——这是我们追求的。这可以通过舞台剧和强大的演员，毫不掩饰的，而不是由复杂的导演用不堪重负的手法来实现。

为什么克莱佩达戏剧院选择这出剧目？

我们生活在这个世界，人们甚至不试图去理解对方。他们继续犯同样的错误。早在一百多年前A. Strindberg说，错误首先出现于每个人的灵魂深处。其中最著名的拉脱维亚导演——Māra Kīmele，导演了这场戏——也认为，所有的战争始于每个人的心里。

“我们一直在讲世界要疯掉，国家、宗教之间的战争，人们的疯狂行为混淆。同时，我认为，最大的战争和最折磨的手段往往在最接近的人之间进行。不幸的是，我们一直在输掉这场战争。如果我们成功地实现在我们最亲密圈子中保持理解与和谐，那么也许这也将是各大洲战争的结束。我想我们的观众看我们的角色，重新考虑他们和自己最亲近的人的关系。”Māra Kīmele说。

从某种意义上说，这也是为什么我们决定放弃剧目《光》作为本季剧目的原因之一。剧院停止专注于单纯的娱乐。

什么是剧场球迷的道德大旗？你期望和希望的受众是哪些？

我对观众重新认识影院的不同内容抱有非常大的希望。要认识到，现代剧场的侧重点不是纯粹的娱乐和乐趣，同时也反映了事实。第81场季节剧目会非常密集，耐人寻味，一些名人的姓名、现代闹剧、经典、儿童游乐、现代立陶宛戏剧，以及最后，我们的第一个国际戏剧节，都将具有吸引力。

国际艺术节将仿佛能重新定位克莱佩达的剧院的地位，其能够与其他著名的剧院进行竞争？

我不否认，我们的目标是进入国际舞台。国际戏剧节，将以此目的在六月举行，就是要引进那些没有其他立陶宛节日提供的剧本，以及知名导演，那些成为可能在未来得到认可的明星。我们期待着来自波兰的 Nowy Teatr及其董事Michal Borczuch。他的剧The Apocalypse是2015年的波兰畅销剧目之一，我们也会邀请乌克兰、白俄罗斯、拉脱维亚语剧院，以及最著名的立陶宛剧团之一。我们计划做

由Slawomir Mrozek编写的《Peter Ohey 的殉难》中的一幕（由Dariusz Krasauskas导演，2016年6月首演）





8场表演。由于我们的节日日期与国际知名的克莱佩达爵士音乐节有冲突，后者是23号举办，也许我们会安排联合爵士音乐节的组织者的力量，至少举办一个共同的活动。

剧院面貌焕然一新，与去年长期重建后才重新开放它的大门。管理剧院徘徊的那些年里，是否有保留戏剧的魔力精神？墨尔本墨涅和其他缪斯是否再一次回来过这里？他们如何获得与现代智能技术，其中那些，似乎在数字上已经超出了缪斯？

剧院关闭了八年。这是一个非常严峻的挑战。我们设法克服它。该剧院没有分散或分崩离析。或许集中就更难了，工作，创造和追求戏剧的高度，赢得光荣的奖项，像舞台的金十字，并返回到重生场所，有时真的是让人联想到高科技的中心。安装在我们台阶的最先进的现代技术创造奇迹。它们的价格，构成整个重建的二分之一，是足够高的。

技术不破坏，也没有遮挡剧院的精神。相反——它能够创建一个特定的氛围，加强印象。它使我们能够改变的空间，创造小小的奇迹，例如通过旋转大厅，来到一座大教堂。董事有这么多的机会来体现自己的想法。今天我们在立陶宛最现代化的剧院。在其他波罗的海国家没有类似的技术。

很多被带到克莱佩达的机械和技术来自中国。它如何在立陶宛专业人士手中表现？

来自中国的设备的占很大一部分，包括各种中国品牌或其他国家在中国的工厂生产的品牌原厂件。剧院购买了蒸汽和扫雪车，以及昂贵的音响等设备。我们并不害怕中国的生产。我们为国际戏剧节做准备时是如此，我们计划从中国采购翻译设备也是如此。我们选择高品质的制造商，中国的戏剧设备和德国的一样好。

我们的剧院队伍由最身强力壮的十九位技师组成。他们是年轻的专业人士，安装设备，并保持剧院工作。虽然这个数字比在国家戏剧院小三倍，但他们有足够的熟练度应对他们的任务。技术人员由高端装备的制造商进行了培



演员：Mikalojus Urbonas、Edvardas Brazys、Sigute、Gaudusyte等。

训工作，并将继续被委派到制造商那里来提高和深化自己的知识。

也许将来剧院和中国将建立不仅是技术，而且还创造性的关系。毕竟，中国有着特别古老深厚的戏剧传统，开放结识其他类型的艺术。一些立陶宛剧院已经成功地在中国戏剧节介绍了他们的戏剧。

创意交流始终打开新的大门和机会。我们的目标不仅是开发一个好产品，并展示给立陶宛。我们要超越。明年，我们不仅打算举办国际戏剧节，而且打算参加其他国家的节日。

中国是一个非常有趣的国家。我们将介绍我们新的戏剧作品给中国文化的代表，以及。结识中国戏剧这将是有趣的事情。虽然我们的国家和文化有很大的不同，我们是同一个地球的孩子，人们用我们自己的爱、渴望、愤怒、痛苦和欢乐，理解大家的心情。

当今世界生活在从一个到另一个的危机的周期当中。然而，历史表明，人类求助于艺术和文化，在最无望的情况下才需要战斗，进而陷入最黑暗的深渊。看来，人类现在已经在往那个方向行进。也许这就是为什么对文化艺术的兴趣越来越大。

大家都明白，剧场是艺术的领域之一，侧重于精神的发展和完善，但有时我们没有注意到剧院也是企业，需要维持一个庞大而复杂的机制，确保艺术家一个稳定和有尊严的生活，以及创造合适的广告素材的条件卓越人才。艺术与商业之间的这种关系也反映了历史——克莱佩达剧院的开启

由当时最有名的商人进行。

你属于X代——最叛逆的一代人之一，不耐烦手续，很独立，向前推进，不怕变化和敏锐的学习。你对这种艺术的业务情况有什么意见，或者换句话说，你商业计划的意见是什么？

我的商业计划在于具有较强的剧目。商业和营销部门的精心调校的活动。制定完善的产品还需要吸引人，使他们想要观看它。

我们正打算把戏剧的过程倒过来，即，不是生产一个有吸引力的大众产品，我们将生产一些对市场来说有难度的，复杂，智能且包含深厚情感，呈现的方式在某种程度上令观众想要购买，让他们通过触摸最敏感的人类神经如醉如痴——那是他们的感受。当然，这是要走一条很细的线。也相当紧张。

这是现在流行的看法是，我们应该避免紧张。人们学习如何摆脱紧张，学习如何生活幸福和快乐生活的各种课程。剧场的目的是在对面——我们制造紧张。历史证明，最好的艺术作品没有建立对生活安逸和生活幸福喜悦上面。轻松、高兴和快乐的生活很简单——即使是酒鬼或傻瓜也可以做到这一点。然而，并不是每个人都能感受到围绕他们创建幸福快乐。我们不能希望就像这样轻松而有意义的生活。生活需要大量的工作。我们的团队已决定，创造性张力就像是喷气发动机，赋予能量，我们准备把性能分发给我们的观众。

谢谢你接受我们的采访。

Land for sale in Lithuanian Venice – Minija (Mingè) village

Lithuanian Venice. The village is settled on both sides of the river, and the river becomes the main street – you can cross it by the boat, or overcome it swimming if you are an energetic swimmer. This is Minija (Mingè) village. The village has an ancient history from the sixteenth century and is located in the Nemunas river delta Regional Park. The river Minija here is wide and watery. Nearby is the right branch of the river Nemunas river Atmata and Curonian Lagoon (Kuršių marios), providing quick access to the Baltic Sea and opening up the way to the whole world. This way was proved by Lithuanian yachtsman Andrius Varnas, who started sailing from yacht club in Minija village, sailed around the world and came back to the starting point.

From Minija you can quickly reach Rusnė island and Ventė horn where the famous ornithological station with monitoring of birds ringing is located. Another destination is beautiful resorts and mecca of sailors Nida and Juodkrantė (Neringa peninsula). The speed is irrelevant to enjoy the silence, vast of water, water lilies, a variety of birds in Krokų Lanka Lake. Minija village has all conditions for water and rural tourism, fishing and ice-fishing enthusiasts. The yacht business is



growing rapidly in Lithuania so country is facing huge demand for boathouses – maintenance, repair, storage in winter is highly required. This is a viable future business, and the parcel of real property fits excellent for it – commercial land-plot is adjoined to port of yachts and other vessels. Land-plot has approved detailed plan which allows the construction of buildings in the regional park. The area 47 ares (0. 479 ha, or 1.161 acres). Price 250 000 €.

The land-plot has a parking lot and good access to the main village and the river bank. The site is most appropriate for the yacht service buildings (repair and storage) or for hosting of sailors, fishermen, ice-fishing fans.

**For more information please contact the owner
Antanas STANEVIČIUS by e-mail: editor@egles-leidykla.lt;
mob. tel. + 370 698 21991.**

出售立陶宛威尼斯土地 —— Minija (Mingè) 村

立陶宛威尼斯。这个村子位于河流两边，河流成为主要的街道——你可以坐船穿过它，或游泳穿过它，如果你是一个充满活力的游泳者。

这是Minija (Mingè) 村。这个村庄有一段始于十六世纪的古老历史，位于Nemunas河三角洲地区公园。这里的Minija河宽多水。附近正是Nemunas河、Atmata河以及Curonian泻湖 (Kuršių marios) 的分支，提供快速进入波罗的海和开放通往全世界的道路。这种方式被立陶宛游艇人Andrius Varnas证明，他开始从Minija村的游艇俱乐部航行，航行到世界各地，回到起点。

从Minija，您可以快速到达Rusnė岛和Ventė号角，在那里有著名的鸟类监测站。另一个目的地是美丽的度假村和水手Nida和Juodkrantė (Neringa peninsula) 渴望去的地方。无关速度，享受沉默，广阔水域，睡莲，在克罗克里卡湖的各种鸟。

Minija村庄有符合水流和农村旅游业、钓鱼和冰钓爱好者的所有条件。游艇业务在立陶宛迅速增长，所以国家正面临对船库需求的判断——在冬季维护、修理、储存是非常需要的。这是一个可行的未来业务，不动产地块非常适合它——商业地块毗邻游艇和其他船只。地块已批准详细计划，允许在区域公园建筑物的建设。面积47平方英里 (0. 479公顷，或1.161英亩)。价格250 000€。

地块有一个停车场，可良好进入主要村庄和河岸。该场地最适合游艇服务的建筑 (修理和存储) 或招待水手、渔民、冰钓球迷。

**更多信息，请通过电子邮件联系其所有者
Antanas STANEVIČIUS : editor@egles-leidykla.lt;
+ 370 698 21991**





Belarus Is to Become an Important Link of the Silk Road Economic Belt

Saxony-Anhalt – the Logistics Hub of Germany and Central Europe

The Growing Port of Klaipėda is Getting Cramped

白俄罗斯会成为丝绸之路经济带的重要一环

萨克森 - 安哈特 —— 德国和中欧的物流枢纽

克莱佩达的港口成长正在减慢

Беларусь призвана стать важным звеном экономического пояса Шелкового пути

Саксония-Ангальт – центр логистики Германии и Центральной Европы

Растущему Клайпедскому порту становится тесно

Baltarusija pašaukta tapti svarbia Šilko kelio ekonominės juostos grandimi

Saksonija-Anhaldas – Vokietijos ir Vidurio Europos logistikos mazgas

Augančiam Klaipėdos uostui darosi ankšta

PORTUS – URBIBUS ET ORBI



PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



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

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

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

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

**Bendrovės direktorė ir
vyriausioji redaktorė**
Žita Tallat-Kelpšaitė
Tel. + 370 610 11399
El. paštas editor@jura.lt

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai:
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignackova,
Betty Chen, Elena Trečiokaitė

Korektorės-stilistės:
Rita Maksimavičienė,
Jelena Listopad, Elena Trečiokaitė

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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, Cecaia Str. 76, 82205
Gilching bei München

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

Šį numerį iliustravo:
V. Karaciejus, V. Petrikas, A. Kubaitis,
R. Treigys, A. Stanevičius, V. Kuklierius,
V. Borteliene, A. Džežulskaitė.
Žurnale panaudotos renginių
organizatorių nuotraukos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuė 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

Tiražas 4 000 egz.

40 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Portus – Urbibus et Orbi
LEIDĖJOS ŽODIS
Portus – Urbibus et Orbi

**42 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Александр Король, посол
Республики Беларусь в
Литовской Республике:
Беларусь призвана
стать важным звеном
экономического пояса
Шелкового пути
ĮŠKIRTINIS INTERVIU
Aleksandr Korol, Baltarusijos
Respublikos ambasadorius
Lietuvos Respublikoje:
„Baltarusija pašaukta
tapti svarbia Šilko kelio
ekonominės juostos
grandimi“



**ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Саксония-Ангальт – центр
логистики Германии и
Центральной Европы

**48 ТОРГОВЛЯ И
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**
Союз промышленных
палат Эльбы и Одера
Развитие внутреннего
судоходства – проект
EMMA



49 ĮŠKIRTINIS INTERVIU
Saksonija-Anhalsas –
Vokietijos ir Vidurio Europos
logistikos centras

51 PREKYBA IR PRAMONĖ
Elbės ir Oderio pramonės
rūmų sąjunga
Vidaus vandenų laivybos
stiprinimas – projektas
EMMA

52 ПОРТЫ И ГОРОДА
Растущему Клайпедскому
порту становится тесно
UOSTAI IR MIESTAI
Augančiam Klaipėdos
uostui darosi ankšta

56 ГРУЗОБОРОТ
KLASCO наращивает
производительность
KROVA
KLASCO kelia našumą



**60 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
С 25-летием, ВРО!
TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Su 25-uju gimtadieniu,
VRO!



**63 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
Авиационный форум
в Абу-Даби объединил
международные
авиакомпании и
экспедиторов
TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Abu Dabyje įvykęs „Aircargo“
forumas suvienijo tarptautines
kompanijas ir ekspeditorius

**64 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
Белорусская
транспортная неделя:
Новый шелковый путь,
«Великий камень» и
струнные технологии
TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Baltarusijos transporto
savaitė: Naujasis šilko kelias,
„Didysis akmuo“ ir styginės
technologijos



**67 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
Литва может предложить
Казахстану безопасные,
быстрые и недорогие
грузоперевозки
TARPTAUTINIAI RENGINIAI
Lietuva gali pasiūlyti
Kazachstanui saugius,
greitus ir nebrangius
krovinių pervežimus



68 БИЗНЕС И ИСКУССТВО
Театр не стремится быть
центром развлечений –
он стимулирует
мышление
VERSLAS IR MENAS
Teatras nesiekia būti
pramogų arena – jis skatina
mąstyti



Portus – Urbibus et Orbi*

Urbi et Orbi – сакральная фраза, дважды в год – на Рождество и Пасху звучащая из базилики святого Петра как благословение Папы Римского городу и миру, известна со времен Римской империи. Ее авторство принадлежит поэту Публию Овидию Назону, жившему до н.э. и на языке поэзии изрекавшему свои воззрения городу и миру.

За прошедшие с тех пор более двух тысячелетий постоянно находятся личности, повады или потребность провозгласить нечто такое, что следует знать городу и миру, знать всем и каждому.

Portus – Urbibus et Orbi. Порты – городам и миру. Так, перефразируя Овидия, можно было бы назвать весть городам и миру, тем или иным образом передаваемую портами.

Какая это весть, которую порты посылают городам и миру сегодня?

Фрэнк Дж. Пинья, исполнительный директор компании «Aegir Port Property Advisers» (США), консультант в сфере портов, логистики, судоходства, финансов, в статье «Отношения города и порта: их эволюция, динамика изменений и стоящие перед портовыми властями проблемы» пишет, что, невзирая на «глобальный кризис», в первом десятилетии XXI века перспективы валового мирового продукта и международной торговли остались положительными. До 2025 г. тенденции роста зрелых мировых экономик прогнозируются в размере примерно 1,4 % в год, а новых рынков и развивающихся экономик – 3,2 %.

В последнее время приблизительно 60 % населения планеты живет возле моря или океана. Согласно прогнозам, в ближайшие несколько лет это число вырастет до 90 %, а 90 % мировой торговли переберется к воде или будет пользоваться водным транспортом. Поэтому особенно актуальным становится вопрос развития портов и портовой инфраструктуры, а также модернизации оборудования. Перед портами, городами и гражданами встают новые проблемы: усиливается конкуренция между портами, ради экономического эффекта строятся все более крупные суда со все более современными технологиями. Они требуют все больших глубин во входных каналах, возле причалов и дополнительных земельных площадей. Земля становится основным объектом разногласий между портами и городами. К этому добавляются проблемы формирования инфраструктуры, городского транспорта, мобильности, нехватки пространства, изменения климата, загрязнения, шума и другие экологические и социальные проблемы.

Об этом в разных аспектах ведутся дискуссии и обмен опытом на проходящих с последнее время международных портовых мероприятиях. Существующая уже 25 лет Организация Балтийских портов (BPO) на недавней юбилейной конференции представила многолетний опыт управления экологией, которым в качестве примера хорошей практики предлагает руководствоваться всем портам Евросоюза.

На ежегодной конференции Европейская организация морских портов (ESPO) объявила о шагах по совершенствованию и изменению громоздкой системы выдачи разрешений ЕС, применяемой в планировании портовой инфраструктуры и осуществлении крупных проектов международного значения.

На прошедшей в начале октября в Роттердаме 15-й всемирной конференции «Города и порты» (*15th World Conference Cities & Ports*), которую раз в два года проводит Ассоциация портовых городов мира AIVP, ее участники обсудили возможности сотрудничества порта и города.

Ассоциация, основанная в 1988 г. во французском порту Гавр, ныне объединяющая почти 200 портов, бизнес-предприятий и организаций из 37 стран, ставит перед собой целью улучшать диалог между портами и общественностью портовых городов, стимулировать сотрудничество в решении вопросов развития портов и городов, планирования территорий, устойчивого развития, экологической и экономической политики.

Диалог между городами и портами был и остается сложным и пока все еще буксует на вопросе, что появилось раньше – порт или город и кто в этом дуэте играет первую скрипку?

Ф. Дж. Пинья утверждает, что зачатки портов появились из любопытства наших далеких предков. Когда человек только задумал изготовить плавучее средство, у него появилось желание узнать, что находится на другом берегу или дальше на побережье. Так устанавливались контакты, товарный и культурный обмен, росли поселения, позднее ставшие портовыми городами.

Быть может, мы, влекомые подобным любопытством и жадной исследовательской, стоим нынче на пороге открытия других портов Вселенной, куда наши потомки будут путешествовать на космических кораблях и создавать новые города на других планетах.

А в дискуссии портов и городов нашей планеты, по убеждению вице-президента AIVP и президента аргентинского «*Consortio de Gestion del Puerto de Bahía Blanca*» Уго Борели, отношения между портом и городом могут опираться на идею, что у города есть порт, а не наоборот, и что генеральный план порта дол-

жен быть согласован с планами развития города, а граждане города должны постоянно получать информацию о деятельности порта. Он также считает, что любой ценой необходимо сохранить историческое наследие порта и, опираясь на историю, двигаться вперед. Порт Баия-Бланка, обладающий 130-летней историей, как культурную ценность для будущих поколений сохранил старинные здания и исторические объекты. Говоря о будущем, порт осуществляет амбициозную воспитательную программу в школах и детсадах, цель которой – знакомить детей с деятельностью порта и прививать им установку, как важно и хорошо жить в городе, имеющем порт.

В обнародованном AIVP интервью президент испанского порта Валенсия Аурелио Мартинес утверждает, что города должны гордиться своими портами и их потенциалом. Чтобы воспитать это чувство гордости, порты должны активнее втягивать города в свою деятельность. Порт и город должны совместно создавать общие программы, в которых выявятся достойные гордости элементы. А. Мартинес делится опытом, как меняются бывшие ранее сложными отношения этого испанского города и порта. А. Мартинес, в августе прошлого года возглавивший объединенный порт Валенсия, к которому относятся порты Сагунто и Гандия, уже в октябре основал консультационный комитет территориальной интеграции, в который входят мэры всех трех городов и другие представители городских общин. С этим комитетом порт постоянно консультируется и вместе обсуждает вопросы развития порта. Комитет, который возглавил мэр Валенсии, участвует в заседаниях совета директоров порта и отвечает за территориальную интеграцию порта. По убеждению президента порта, необходимо разъяснять людям, что и зачем в порту делается, а также выслушивать их, понимать, что воздействует на людей, группы и всю общину, и принимать правильные решения еще до появления проблемы или конфликтной ситуации.

Подобные цели преследовались и на конференции, организованной Клайпедским портом, который в настоящее время считается самым быстро растущим в Балтийском регионе и одним из самых быстро растущих портов Европы. Задачи, перечисленные генеральным директором порта Арвидасом Вайткусом, не отличаются от мировых тенденций – это глубины и земельные площади порта. Их недостаточно, чтобы в Клайпедский порт могли заходить на выгрузку и погрузку крупнейшие суда, заходящие в Балтийское море через пролив Бельт. Разрабатываемый общий план Клайпедского порта наметит новые возможности развития порта, где одна из альтернатив – расширение на севере в открытое море и расширение в южной части города. Городская общественность пока еще с осторожностью и не слишком доверчиво относится к этим планам порта, а Шахрияр Ахи, член правления компании, управляющей Клайпедской СЭЗ, считает, что Клайпеда стоит на пороге выбора, когда самой опасной позицией будет не делать ничего. Ему вторит и профессор Клайпедского университета, эксперт в области судоходства Витаутас Паулаускас, говоря, что любая остановка означает отставание. Он считает отличным примером развития бельгийский порт Гент, который уже пару десятилетий назад наметил планы развития и сегодня радуется результатам.

На мудрое развитие портов немалое влияние, нередко и вредоносное, оказывает и смена правящих партий, жаждущих заявить о себе. Довелось наблюдать за попытками правящих новичков, впервые приехавших взглянуть на порт, реорганизовать его деятельность. Особенно запало в память указание одного бывшего министра из соображений безопасности держать ворота порта на замке и отпирать лишь тогда, когда в них должно зайти судно...

Смешно?

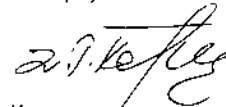
Нет! Опасно!

Так считает и уже упомянутый эксперт в вопросах портов Ф. Дж. Пинья, говоря, что тенденции и реальности XXI в. – корпоратизированное и деполитизированное управление портами, где внимание должно быть сосредоточено не на постах партийных ставленников, а на долгосрочной, стабильной концепции развития портов, которую осуществляют не назначенные политиками лица, а опытные представители бизнеса, хорошо разбирающиеся в мировых тенденциях и локальных реальностях.

Состоявшиеся в Литве в конце октября парламентские выборы снова кардинально изменили состав правящих.

Какую участь, встав у руля политики и экономики страны, они уготовят городу-порту и миру?

Вскоре услышим.



Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялнайтите,
издатель журнала

* Порты – городам и миру



Portus – Urbibus et Orbi*

Urbi et Orbi – sakralinė frazė, du kartus metuose, per Kalėdas ir Velykas, skambanti iš Šventojo Petro bazilikos kaip Popiežiaus laiminimas miestui ir pasauliui, yra žinoma iš Romos imperijos laikų. Jos autorystė priskiriama pr. m. e. gyvenusiam poetui Publijui Ovidijui Naso, poezijos kalba skelbiamam savo įžvalgas miestui ir pasauliui.

Per visus po to praėjusius daugiau nei du tūkstančius metų nuolat atsiranda asmenybių, dingsčių ar poreikių paskelbti kažką tokio, kas žinotina miestui ir pasauliui, žinotina visiems ir kiekvienam.

Portus – Urbibus et Orbi. Uostai – miestams ir pasauliui. Taip, perfrazuojant Ovidijų, būtų galima pavadinti vienokiu ar kitokiu būdu uostų siunčiamą žinią miestams ir pasauliui.

Kokia ta žinia, kurią uostai miestams ir pasauliui siunčia šiandien?

Franc J. Pigna, kompanijos „Aegir Port Property Advisers“ vykdantis direktorius, uostų, logistikos, jūrėivystės, finansų konsultantas, straipsnyje „Miesto ir uosto santykiai: jų raida, pokyčių dinamika ir iššūkiai uosto vadovybei“ rašo, kad, nepaisant „didžiosios recesijos“, XXI a. pirmajame dešimtmetyje pasaulio bendrojo vidaus produkto ir tarptautinės prekybos perspektyvos išliko teigiamos. Iki 2025 m. brandžių ekonomikų augimo tendencijos prognozuojamos maždaug 1,4 proc. per metus, o naujų rinkų ir besivystančių ekonomikų – 3,2 proc.

Pastaruju metu maždaug 60 proc. pasaulio gyventojų gyvena prie jūros ar vandenyno. Prognozuojama, kad per artimiausius keletą metų šis skaičius išaugs iki 90 proc., o 90 proc. pasaulinės prekybos persikels prie vandens ar naudosis vandens transportu. Tad labai aktualus tampa uostų plėtros ir uostų infrastruktūros bei įrangos modernizavimo klausimas. Uostams, miestams ir piliečiams iškyla nauji iššūkiai: stiprėja konkurencija tarp uostų, siekiant ekonominio efekto statomi vis didesni laivai su modernesnėmis technologijomis. Jie reikalauja vis gilesnių įplaukos kanalų, gilesnių prieplaukų ir papildomų žemės plotų. Žemė tampa pagrindiniu nesutarimų tarp uostų ir miestų objektu. Prie to dar prisideda infrastruktūros formavimo, miestų transporto, mobilumo, erdvės trūkumo, klimato kaitos, taršos, triukšmo bei kitos ekologinės ir socialinės problemos.

Apie tai įvairiais aspektais diskutuojama ir patiriami dalijamasi pastaruju metu vykstančiuose tarptautiniuose uostų renginiuose. Dvidešimt penkerius metus gyvuojanti Baltijos uostų organizacija (BPO) neseniai vykusioje jubiliejinėje konferencijoje pristatė ilgametę aplinkosaugos valdymo patirtį, kuria, kaip gerosios praktikos pavyzdžiu, siūlo vadovautis visiems Europos Sąjungos uostams.

Kasmetinėje konferencijoje Europos jūrų uostų organizacija (ESPO) paskelbė apie daromus žingsnius tobulinant ir keičiant gremėzdišką ES leidimų išdavimo sistemą, taikomą uostų infrastruktūros planavime ir didelių tarptautinės reikšmės projektų įgyvendinime.

Spalio pradžioje Roterdame vykusioje 15-ojoje pasaulinėje konferencijoje „Miestai ir uostai“ (15th World Conference Cities & Ports), kurią kas dveji metai rengia pasaulio uostamiesčių asociacija AIVP, gilintasi į uosto ir miesto bendradarbiavimo galimybes.

1988 m. Prancūzijos Havro uoste įkurta asociacija, šiuo metu jungianti beveik 200 uostų, miestų, verslo įmonių ir organizacijų iš 37 šalių, kelia sau tikslą gerinti dialogą tarp uostų ir uostamiesčių bendruomenių, skatinti bendradarbiavimą sprendžiant uostų ir miestų plėtros, teritorijų planavimo, tvaraus vystymosi, ekologijos ir ekonomikos politikos klausimus.

Dialogas tarp miestų ir uostų buvo ir tebėra sudėtingas, kol tebegrįžtama prie klausimo, kas pirma atsirado uostas ar miestas ir kas šiame duete groja pirmuoju smuiku?

F. J. Pigna teigia, kad uostų užuomazgos atsirado iš mūsų tolimųjų protėvių smalsumo. Kai tik žmogus sugalvojo pasidirbti plaukimo priemone, jam kilo noras sužinoti, kas yra kitame krante ar toliau pakrantėje. Taip mezgėsi ryšiai, prekių ir kultūrų mainai, augo gyvenvietės, vėliau tapusios uostamiesčiais.

Galbūt panašaus smalsumo ir tyrinėjimo troškimo vedami mes nunai stovime prie kitų visatos uostų slenkščio, kur mūsų ainiai kelias kosminiais laivais ir kurs naujus miestus kitose planetose.

O mūsų planetos uostų ir miestų diskusijoje, AIVP viceprezidento ir Argentinos *Consortio de Gestion del Puerto de Bahia Blanca* prezidento Hugo Borelli įsitikinimu, uosto ir miesto santykiai turi būti pagrįsti idėja, kad miestas turi uostą, o ne atvirkščiai, ir kad uosto generalinis planas turi būti suderintas su miesto plėtros planais, o miesto piliečiai nuolat informuojami apie uosto veiklą. Jis taip pat mano, kad bet kokia kaina būtina išsaugoti istorinį uosto paveldą ir remiantis isto-



rija žengti pirmyn. 130 metų istoriją turintis *Bahia Blanca* uostas, kaip kultūrinę vertybę ateities kartoms, išsaugojo senus pastatus ir istorinius objektus. Kalbant apie ateitį, uostas įgyvendina ambicingą ugdymo programą mokyklose bei vaikų darželiuose, kuria siekiama supažindinti vaikus su uosto veikla ir įdiegti jiems nuostatą, kaip yra svarbu ir gera gyventi mieste, turinčiame uostą.

AIVP paskelbtame interviu Ispanijos Valensijos uosto prezidentas Aurelio Martinez teigia, kad miestai turėtų didžiuotis savo uostais ir jų potencialu. Norėdami išugdyti šį pasididžiavimo jausmą, uostai privalo aktyviau įtraukti miestus į savo veiklą. Uostas ir miestas turėtų drauge kurti bendras programas, kuriose išryškėtų pasididžiavimo verti elementai. A. Martinez dalijasi patirtimi, kaip keičiasi iki šiol gana komplikuoti buvę šio Ispanijos miesto ir uosto santykiai. Praėjusių metų rugpjūtį pradėję vadovauti jungtiniam Valensijos uostui, kuriam priklauso Sagunto ir Gandia uostai, A. Martinez jau spalį įkūrė konsultacinį teritorinės integracijos komitetą, į kurį įeina visų trijų miestų merai ir kiti miestų bendruomenių atstovai. Su šiuo komitetu uostas nuolat konsultuojasi ir drauge aptaria visus uosto plėtros klausimus. Komitetas, kuriam vadovauja

Valensijos miesto meras, dalyvauja uosto direktorių tarybos posėdžiuose ir yra atsakingas už uosto teritorinę integraciją. Uosto prezidentas įsitikinimu, būtina paaikškinti žmonėms, kas daroma ir kodėl daroma, taip pat išklausti juos, suprasti, kas veikia žmones, grupes bei visą visuomenę, ir priimti teisingus sprendimus dar prieš problemas ar konfliktines situacijas atsiradimą.

Panašių tikslų siekia ir Lietuvos Klaipėdos uosto, kuris šiuo metu yra laikomas sparčiausiai augančiu Baltijos regione ir vienu iš bene sparčiausiai Europoje augančių uostų, surengtoje konferencijoje. Uosto generalinio direktoriaus Arvydo Vaitkaus įvardinti uždaviniai nesiskiria nuo pasaulinių tendencijų – tai uosto gyliai ir žemės plotai. Jų nepakanka, kad į Klaipėdos uostą galėtų įplaukti ir būti apdorojami didieji Belto sąsiaurį kertantys į Baltijos jūrą įplaukiantys laivai. Rengiamas bendrasis Klaipėdos uosto planas numatys naujas galimybes uosto plėtrai, kur viena iš alternatyvų – plėtra šiaurėje į atvirą jūrą bei plėtra į pietinę miesto dalį. Miesto bendruomenė kol kas atsargiai ir ne itin patikliai vertina šį uosto pasiryžimą, o Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos valdymo bendrovės valdybos narys Shahriar Ahy mano, kad Klaipėda stovi ant pasirinkimų slenkščio, kai pati pavojingiausia pozicija būtų nedaryti nieko. Jam pritaria ir Klaipėdos universiteto profesorius, laivybos ekspertas Vytautas Paulauskas, sakydamas, kad bet koks stabtelėjimas reiškia atsilikimą. Jis puikiu plėtros pavyzdžiu laiko Belgijos Gento uostą, kuris jau prieš porą dešimtmečių numatė plėtros planus ir šiandien džiaugiasi rezultatais.

Išmintingai uostų plėtrai nemažai įtakos, dažnai žalingos, daro ir valdančiųjų partijų kaita bei troškimas pasireikšti. Teko stebėti pirmą kartą gyvenime į uostą pasižvalgyti atvykusių valdančiųjų naujokų bandymus reorganizuoti jo veiklą. Labiausiai atmintin įstrigo vieno buvusio ministro griežtas nurodymas saugumo sumetimais uosto vartus laikyti užrakintus ir atrakinti tada, kai turi įplaukti laivas...

Juokinga?

Ne! Pavojinga!

Taip mano ir jau minėtas uostų ekspertas F. J. Pigna, sakydamas, kad XXI a. tendencijos ir realijos – korporatizuotas ir depolitizuotas uostų valdymas, kur dėmesys būtų sutelktas ne į partijų statyminių postus, o į ilgalaikę, stabilią uostų vystymo koncepciją, kurią įgyvendintų ne politikų paskirtieji, o patyrę verslo atstovai, gerai išmanantys pasaulines tendencijas ir lokalias realijas.

Spalio pabaigoje Lietuvoje įvykę Parlamento rinkimai vėl kardinaliai pakeitė valdančiųjų sudėtį.

Kokią žinią, stoję prie šalies politikos ir ekonomikos vairo, jie paskelbs miestui ir pasauliui?

Netrukus išgirsime.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Александр Король, посол Республики Беларусь в Литовской Республике: Беларусь призвана стать важным звеном экономического пояса Шелкового пути



Уважаемый господин посол, в течение двух последних десятилетий Ваша деятельность связана с вопросами экономики и международного сотрудничества. Какое значение для Беларуси имеют внешнеэкономические связи, как развивается взаимодействие с соседней Литвой?

Республика Беларусь – страна с активной внешнеторговой политикой (доля экспорта в валовом национальном продукте составляет более 55 %). Поэтому разноплановое торгово-экономическое сотрудничество с зарубежными государствами имеет для нас жизненно важное значение.

Внешнеторговыми партнерами Беларуси являются более 140 стран мира. В Европе это Германия, Польша, Латвия, Литва, Эстония, Нидерланды, Великобритания.

Во многом благодаря историческому соседству взаимодействие Беларуси с Литвой развивается динамично и результативно. Литва

является одним из ведущих внешнеэкономических партнеров Беларуси в Европе и мире, занимая 8-е место в общем объеме товарооборота и 6-е место в объеме белорусского экспорта. Мы успешно сотрудничаем в транспортно-транзитной и инвестиционной областях, хорошими темпами расширяется двусторонняя торговля.

Росту торгово-экономического сотрудничества способствуют развитие производственной кооперации, эффективная кредитно-финансовая поддержка торговых сделок, совместный выход на рынки третьих стран.

Сотрудничая с Литвой, для Беларуси открываются возможности всего Евросоюза, но и Литва в свою очередь получает доступ на 180-миллионный рынок стран Евразийского экономического союза. Таким образом, очевидна взаимная выгода наших двух стран, представляющих разные интеграционные структуры.



Какое влияние на формирование и развитие экономики Беларуси оказывают различные санкции, объявляемые и отменяемые Европой и другими странами? Что означает приостановка европейских санкций на практике?

Прежде всего хочу подчеркнуть, что само понятие санкций противоречит логике межгосударственных отношений. От таких действий экономически страдают обе стороны, а не только та, против которой введены ограничения. Поэтому мы выступаем за полную отмену всех санкций для полноценного взаимовыгодного сотрудничества между странами и регионами.

На данном этапе приостановление санкций в отношении Беларуси может привести к ощутимым позитивным изменениям как во внешней политике, так и во внешней торговле нашей страны. Помимо этого, 25 белорусских предприятий теперь смогут получать финансовую поддержку от Европейского инвестиционного банка.

Каковы планы экономической стратегии Беларуси на ближайшее десятилетие?

В настоящее время в Беларуси идет работа над стратегией экономического развития страны на ближайшие 15 лет. Документу еще предстоит пройти общественное обсуждение, в том числе с участием экспертного сообщества и неправительственных организаций. К ноябрю 2016 года проект планируется внести на рассмотрение в Совет министров.

Впрочем, могу вкратце обрисовать основу документа.

Устойчивое развитие страны будет основано на трех «китах» – человек, экономика, экология. При этом выделяется пять важнейших приоритетов. Первый – это человеческий потенциал и его эффективное использование. Здесь индикатором выбран индекс человеческого развития. Уже сейчас Беларусь находится на достойном 53-м месте среди всех стран мира, будем стремиться подняться хотя бы до 40-го.

Второй – ускоренное развитие высокотехнологичных производств и услуг. Третий – рост национального экспорта. Четвертый – совершенствование институциональной среды и формирование благоприятного бизнес-климата. Пятый – экологизация производства и обеспечение экологической безопасности.

Для реализации поставленных целей в стране будут проведены экономические и структурные преобразования, в том числе реформа сектора госуправления, активизированы модернизация и развитие рыночной системы хозяйствования.

На многих международных мероприятиях сегодня не сходят с языка и заманчиво звучат с трибун декларации о поддержке идеи Нового шелкового пути. Провозглашенная Китаем в 2013 году долгосрочная инициатива «Один пояс, один путь», вызвавшая огромное одобрение и поддержку в мире, не прошла и мимо Беларуси. У Беларуси есть шанс стать одним из стратегических пунктов Нового шелкового пути. Приход китайской компании «China Merchant Group», инвестиции и строительство индустриального парка с романтическим названием «Великий камень» обещают Беларуси не только развитие производства, но и перспективы активного транзитного пункта. Как правительство Беларуси видит и расценивает эти перспективы?

Без ложной скромности могу утверждать, что Беларусь призвана стать важным звеном экономического пояса Шелкового пути. Прежде всего, это обусловлено высоким уровнем политического доверия между руководством Беларуси и Китая.

Правительства двух стран уже подписали соглашение о сотрудничестве в рамках экономического пояса Шелкового пути, в ходе реализации которого взаимовыгодные контакты сторон еще больше расширятся и укрепятся.

Географически Беларусь занимает важнейшее стратегическое положение – здесь соединяются выходы к крупнейшим рынкам стран ЕАЭС и ЕС, к Балтийскому и Черному морям.

Для понимания масштабов белорусско-китайского сотрудничества отмечу, что на фоне застоя мирового рынка в 2015 году объем нашей двусторонней торговли достиг \$3,2 млрд (рост составил 5,6%). Китай является третьим по величине внешнеторговым партнером Беларуси. Постоянно расширяется инвестиционно-кредитное взаимодействие – объем суммарных китайских инвестиций в Беларусь оценивается в \$1,34 млрд.

В настоящее время стороны активно заняты освоением 7-миллиардной кредитной линии, объявленной Президентом КНР Си Цзиньпином в ходе прошлогоднего визита в Беларусь. Идет реализация порядка 30 совместных проектов в области электроэнергетики, энергоресурсов, электрификации железной дороги, реконструкции автомобильных дорог, строительства цементных заводов, сборки автомобилей, среднего и малого бизнеса.

Большое внимание привлекает к себе строительство и развитие китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень». Наши страны работают над тем, чтобы индустриальный парк был открытой взаимовыгодной и экологически чистой платформой международного промышленного сотрудничества. Он должен стать жемчужиной экономического пояса Шелкового пути.

Одна из последних новостей – привлечение возможностей парка «Великий камень» с целью производства комплектующих частей для совместной белорусско-китайской сборки тракторов «МТЗ» на базе ЗАО «Амкодор-Балтик» в г.Вильнюсе. С китайской стороны в проекте участвует компания «Zoomlion» – один из ведущих мировых производителей сельскохозяйственной техники.

Международное мероприятие «Белорусская транспортная неделя «Транспорт&Логистика» в этом году отмечает 10-летний юбилей. На одной из первых конференций этого мероприятия тогдашний министр транспорта Беларуси выразил удовлетворение тем, что в стране закрепляется понятие логистики, хотя, по его утверждению, всего несколько лет назад это слово белорусам даже не было известно. Каково место и значение сегодняшней логистики в транспортной системе и стратегии Беларуси?

Безусловно, ключевое.

Уже сегодня в Беларуси создано и успешно работает 20 логистических центров. Их общая складская площадь составляет свыше 400 тыс. кв. метров.

В июле 2016 года утверждена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала до 2020 года, которой предусматривается еще большее увеличение объема логистических услуг и общей складской площади логистических центров.

Предполагается дальнейшая модернизация логистической инфраструктуры, развитие международного сотрудничества в сфере логистики, привлечение иностранных инвестиций. Все это будет способствовать формированию стратегического партнерства между странами, в том числе в рамках индустриального парка «Великий камень» и инициативы «Экономический пояс Шелкового пути».

Спасибо за Ваши ответы.

Беседовала Зита Таллат-Кялпшайте





Aleksandr Korol, Baltarusijos Respublikos ambasadorius Lietuvos Respublikoje:

Baltarusija pašaukta tapti svarbia Šilko kelio ekonominės juostos grandimi





Gerbiamas ambasadoriau, Jūsų pastarųjų dviejų dešimtmečių veikla susijusi su ekonomikos ir tarptautinio bendradarbiavimo klausimais. Kokią reikšmę Baltarusijai turi užsienio ekonomikos ryšiai ir kaip vystosi tarpusavio bendravimas su kaimynine Lietuva?

Baltarusijos Respublika – šalis su aktyvia užsienio prekybos politika (bendrojoje nacionalinėje produkcijoje eksporto dalis sudaro daugiau nei 55 proc.). Todėl įvairiaplaniškas prekybos ir ekonomikos bendradarbiavimas su užsienio valstybėmis mums yra gyvybiškai svarbus.

Baltarusija bendradarbiauja su 140 šalių užsienio prekybos partneriais. Europoje tie partneriai – Vokietija, Lenkija, Latvija, Lietuva, Estija, Nyderlandai, Didžioji Britanija.

Baltarusijos bendradarbiavimas su Lietuva didžiąja dalimi dėl istorinės kaimynystės vystosi dinamiškai ir rezultatyviai. Lietuva yra vienas iš didžiausių Baltarusijos užsienio prekybos partnerių Europoje ir pasaulyje, užimanti aštuntą vietą bendroje prekių apyvartoje ir šeštą – Baltarusijos eksporte. Mes sėkmingai bendradarbiaujame transporto bei tranzito ir investicijų srityse, greitai plečiasi abipusė prekyba.

Prekybos ir ekonomikos bendradarbiavimo plėtrą sąlygoja gamybinės kooperacijos vystymasis, efektyvus kredito bei finansinis prekybos sandorių palaikymas, bendras išėjimas į trečiųjų šalių rinkas.

Bendradarbiaujant su Lietuva Baltarusijai atsiveria visos Europos Sąjungos galimybės, o Lietuva savo ruožtu gauna priėjimą prie 180 milijoninės Eurazijos ekonominės sąjungos (EAES) šalių rinkos. Taigi tarpusavio nauda akivaizdi abiem šalims, turinčioms skirtingas integracines struktūras.

Kokią įtaką Baltarusijos ekonomikos formavimui ir vystymuisi turi įvairios sankcijos, kurias skelbia bei atšaukia Europa ir kitos šalys? Ką reiškia Europos sankcijų pristabdymas praktiškai?

Pirmausia noriu pabrėžti, kad pati sąvoka „sankcija“ prieštarauja valstybinių santykių logikai. Nuo tokių veiksmų ekonomiškai nukentėia abi šalys, ne tik ta, prieš kurią įvedami apribojimai. Todėl mes pasisakome už visų sankcijų atšaukimą – už lygiateisį abipusiai naudingą bendradarbiavimą tarp šalių ir regionų.

Šiuo metu sankcijų pristabdymas Baltarusijos atžvilgiu gali gerokai pozityviai pakeisti ne tik užsienio politiką, bet ir mūsų šalies užsienio prekybą. Be to, dvidešimt penkios Baltarusijos įmonės dabar galės gauti finansinę paramą iš Europos investicijų banko.

Kokie Baltarusijos ekonominės strategijos planai artimiausiam dešimtmečiui?

Šiuo metu Baltarusija ruošia šalies ekonominio vystymo strategiją artimiausiems 15 metų. Dokumentą dar turi aptarti visuomenė, taip pat ekspertai ir nevyriausybinės organizacijos. 2016 m. lapkritį planuojama pateikti projektą Ministrų tarybos svarstymui. Galiu trumpai perteikti dokumento esmę.

Šalies pastovus vystymasis bus paremtas trimis „banginiais“ – žmogus, ekonomika, ekologija. Išskiriami penki svarbiausi prioritetai. Pirmasis – žmogiškasis potencialas ir jo efektyvus panaudojimas. Jo indikatoriumi pasirinktas žmogiškojo vystymo indeksas. Jau dabar Baltarusija užima garbingą 53 vietą tarp visų pasaulio šalių, sieksime pakilti bent jau iki 40-osios.

Antrasis – aukštųjų technologijų gamybos bei paslaugų pagreintintas vystymas. Trečiasis – nacionalinio eksporto augimas. Ketvirtasis – institucijų tobulinimas ir palankaus verslo klimato formavimas. Penktasis – gamybos ekologiškumas bei ekologiškos saugos užtikrinimas.

Tam, kad numatyti tikslai būtų įgyvendinti, šalyje bus atliekami ekonominiai ir struktūriniai pakeitimai, įskaitant valstybės valdymo sektoriaus reformą, ūkininkavimo rinkos sistemos modernizavimą bei vystymąsi.

Daugelyje tarptautinių renginių šiandien daug kalbama ir iš tribūnų deklaruojama apie Naujojo šilko kelio idėjos palaikymą. 2013 m. Kinijos paskelbta ilgalaikė iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“, sukėlusį didžiulį palaikymą pasaulyje, neaplenkė ir Baltarusijos. Baltarusija turi galimybę tapti vienu iš Naujojo šilko kelio strateginių punktų. Kinijos kompanijos „China Merchant Group“ atėjimas, statyba ir investicijos į industrinį parką romantišku pavadinimu „Didysis akmuo“ žada Baltarusijai ne tik gamybos vystymą, bet ir aktyvaus tranzito punkto perspektyvas. Kaip Baltarusijos vyriausybė mato ir vertina šias perspektyvas?

Be apsimestinio kuklumo galiu tvirtinti, kad Baltarusija pašaukta tapti Šilko kelio ekonominės juostos svarbia grandimi. Visų pirma tai sąlygoja Kinijos ir Baltarusijos vadovų didelis politinis tarpusavio pasitikėjimas. Dviejų šalių vyriausybės jau pasirašė susitarimą dėl bendradarbiavimo Šilko kelio ekonominės juostos rėmuose, kurią realizuojant šalių tarpusavio naudingi kontaktai dar labiau plėsis ir stiprės.

Baltarusija užima strategiškai labai svarbią geografinę padėtį – čia susikerta keliai į EAES ir ES šalių didžiules rinkas, prie Baltijos ir Juodosios jūrų.

Kad būtų aiškus Baltarusijos ir Kinijos bendradarbiavimo mastas, reikia pažymėti, kad pasaulio rinkos sąstingio fone 2015 m. mūsų dvišalės prekybos apimtis pasiekė 3,2 mlrd. JAV dolerių (augimas sudarė 5,6 proc.). Kinija yra trečiasis pagal užsienio prekybos apimtį Baltarusijos partneris. Nuolat plečiasi investicijų ir kredito sąveika – Kinijos investicijų į Baltarusiją suma siekia 1,34 mlrd. dolerių.

Šiuo metu šalys aktyviai ruošiasi panaudoti 7 mlrd. dolerių kredito liniją, kurią paskelbė Kinijos prezidentas Si Džinpingas (Xi Jinping) per savo vizitą Baltarusijoje praėjusiais metais. Realizuojame apie 30 bendrų projektų elektros energetikos, energijos resursų, geležinkelio elektrifikacijos, automobilių kelių rekonstrukcijos, cemento gamyklų statybos, automobilių surinkimo, vidutinio ir smulkaus verslo srityse.

Didelis dėmesys skiriamas Kinijos ir Baltarusijos industrinio parko „Didysis akmuo“ statybai ir vystymui. Šalys dirba tam, kad industrinio parko būtų atvira tarpusavio naudinga bei ekologiška platforma tarptautiniam gamybiniam bendradarbiavimui. Jis turi tapti Šilko kelio ekonominės juostos perlu.

Viena iš paskutinių naujienų – panaudoti parko „Didysis akmuo“ galimybes – tai Vilniuje esančioje UAB „Amkodor-Baltik“ įmonėje gaminti komplektavimo dalis bendro Baltarusijos ir Kinijos surinkimo traktoriams „MT3“. Iš Kinijos pusės projekte dalyvauja viena iš pasaulio lyderių žemės ūkio technikos gamyboje – kompanija „Zoomlion“.

Tarptautinis Baltarusijos transporto savaitės renginys „Transport & Logistika“ šiemet pažymi savo dešimtmetį. Vienoje iš pirmųjų šio renginio konferencijų tuometinis Baltarusijos transporto ministras išreiškė pasitenkinimą, kad šalyje įsitvirtina logistikos sąvoka, nors, jo žodžiais tariant, prieš keletą metų šis žodis baltarusiams buvo net nežinomas. Kokią vietą ir reikšmę šiuolaikinė logistika užima Baltarusijos transporto sistemoje bei strategijoje?

Be abejo, esminę. Jau šiandien Baltarusijoje sukurta ir sėkmingai dirba 20 logistikos centrų. Jų bendras sandėliavimo plotas sudaro per 400 tūkst. kv. metrų.

2016 m. liepą buvo patvirtinta logistikos sistemos ir tranzito potencialo iki 2020 m. respublikinė programa, kurioje numatoma išplėsti logistikos paslaugas ir bendrą logistikos centrų sandėlių plotą. Numatomas tolesnis logistikos infrastruktūros modernizavimas, tarptautinio bendradarbiavimo logistikos srityje vystymas, užsienio investicijų pritraukimas. Visa tai padės formuoti strateginę šalių partnerystę, taip pat industrinio parko „Didysis akmuo“ rėmuose, bei Šilko kelio ekonominės juostos iniciatyvas.

Dėkoju už atsakymus.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė





САКСОНИЯ-АНГАЛЬТ – ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ ГЕРМАНИИ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕВРОПЫ



На международной выставке транспорта и логистики «transport logistic China», состоявшейся в Шанхае (Китай), на которой свою деятельность и услуги представили 602 экспонента из 48 стран мира, большую выставочную площадь занял транспортно-логистический сектор Германии.

Об интересах Германии в Китае и во всем азиатском регионе мы беседуем с министром регионального развития и транспорта земли Саксония-Ангальт Федеративной Республики Германия ТОМАСОМ ВЕБЕЛЕМ.

Господин Вебель, на выставках транспорта и логистики, проходивших в Шанхае уже семь раз, Германия очень активно представляет свой транспортно-логистический сектор. В этом году национальный павильон Германии и международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA работали в одном зале, поэтому довелось увидеть, какое интенсивное общение шло на стендах немецких компаний. Каковы цели Германии в Китае и азиатском регионе?

Будучи министром регионального развития и транспорта, а также членом правительства

германской федеральной земли Саксония-Ангальт, я бы хотел начать ответ на ваш вопрос с перспективы Саксонии-Ангальт. Цель правительства земли Саксония-Ангальт – привлечь в нашу федерацию инвестиции и развивать торговые отношения с Китайской Народной Республикой. Выставка «transport logistic China» – это прекрасная возможность представить Саксонии-Ангальт как логистический центр, а также наши логистические компании и их деятельность. Кроме того, эта выставка подобна мосту, соединяющему логистические услуги нашего региона с Китаем и Азией и наоборот.

Из 602 участников выставки как минимум пять стендов представляли относительно небольшую федеральную землю Саксония-Ангальт. Какие продукты и услуги представила международному рынку ваша федеральная земля, расположенная в западной части Восточной Германии?

Саксония-Ангальт и наши логистические компании участвовали в этой выставке уже в четвертый раз. Мы рады представить полный потенциал логистики и мобильности нашего региона. Предложения участвовавших в выставке компаний и научно-исследовательских институтов охватывают все виды транспорта. Саксония-Ангальт расположена в самом центре Германии, так что можно сказать, что мы находимся в центре Европы. Быстрое сообщение с рынками и клиентами гарантируют легкодоступные транспортные связи. Наш регион сочетает в себе все виды транспорта уникальным образом. Многие инвесторы ценят самую густую систему железных и автомобильных дорог в Европе, но, тем не менее, мы должны думать и об альтернативных решениях, ориентированных на будущее. В этой сфере мы обсуждаем новые идеи с так называемой логистической инициативой земли Саксония-Ангальт, транспортными ассоциациями и торгово-промышленными палатами.

Из нашего разговора во время выставки я поняла, что в этом году вы уже не впервые побывали в Китае. Не могли бы вы раскрыть стратегические цели земли Саксония-Ангальт в сфере транспорта и логистики? Каких приглашений вам удалось достичь во время этих визитов?

Содействие внешней торговле и начало контактов малых и средних предприятий с зарубежными партнерами регулируется на политическом уровне в рамках коалиционного соглашения нынешнего правительства земли Саксония-Ангальт. Пребывание в центре Германии на основных транспортных маршрутах является огромным преимуществом для логистики и транспорта земли Саксония-Ангальт и ее партнеров. Отсюда можно без труда добраться до любой точки. Мы с гордостью можем назвать свой регион логистическим узлом Центральной Германии. Таким образом, правительство земли Саксония-Ангальт хочет сохранить и развивать этот регион как привлекательный центр логистических услуг для Китая и других стран. Поскольку наш визит был кратким, а обсуждение еще продолжается, трудно представить какие-либо выводы. Тем не менее, мы надеемся, что в будущем сможем подписать с китайскими партнерами договоры о развитии этой отрасли и обеспечить создание новых рабочих мест.

Вы упомянули, что Саксония-Ангальт хочет укрепить свои позиции на азиатском рынке логистики. Что вы собираетесь предложить этому рынку?

В первую очередь мы должны рекламировать наш регион в Азии, особенно в Китае, чтобы сделать себя видимыми. Земля Саксония-Ангальт слишком мала, чтобы ее в Китае воспри-



няли в качестве важного европейского региона. В этом смысле лучше сказать, что мы являемся логистическим центром Германии и Центральной Европы и местом, где пересекаются все основные транспортные маршруты. Диалог с китайскими партнерами в сфере логистики мы начали четыре года назад. Это взаимный обмен информацией и опытом. Являясь заместителем председателя правления компании «Mitteldeutsche Flughafen AG» (контролирующей аэропорты Центральной Германии), я активно продвигаю аэропорт Лейпциг/Галле, преимущество которого – грузовые авиарейсы 24 часа в сутки. Через этот порт возможны прямые грузовые авиарейсы в Китай и другие страны Азии и обратно без каких-либо ограничений.

Как большие, так и малые страны участвуют в интенсивной борьбе за инвестиции. Китай, провозгласивший и интенсивно реализующий стратегию Нового шелкового пути «Один пояс – один путь», является очень желанным инвестором. Конечно, рыцари портов Балтийского моря ломают копья не только за его инвестиции, но и, по сути, за то, в каком направлении по Европе пройдет логистическая цепь Нового шелкового пути. Каковы преимущества земли Саксония-Ангальт и всей Германской Федерации в этой конкурентной борьбе?

Помимо уже упомянутых баталий за инвестиции, я думаю, мы должны найти устойчивые и долгосрочные решения путем сотрудничества и преодоления препятствий. Опять-таки, главное преимущество в деятельности в Саксонии-Ангальт – это географическое положение данной федеральной земли с естественными и искусственными транспортными связками. В

этом отношении очень хорошо, что Германия присоединилась к инициативе Китая «Один пояс – один путь», которая соединяет государства и регионы на Шелковом пути. В современном глобализованном мире мы обязаны мыслить комплексно. Поскольку Германия является транзитной страной, то поезда, курсирующие из Китая в порты на Рейне или Северном море и обратно, уже, само собой, будут передвигаться по земле Саксония-Ангальт. Таким образом, принимая во внимание железнодорожное и автомобильное сообщение, эта федеральная земля великолепно оборудована.

Еще одним вопросом, подлежащим обсуждению, является проблема внутреннего судоходства по двум рекам Центральной Европы – Эльбе и Одеру. Внутреннее судоходство является самым экологически чистым видом транспорта, однако ему в нашем регионе недостает функциональности. Парадоксально, что некоторые политические партии и экологические организации выступают против этого вида транспорта, хотя он отвечает их интересам. Когда-то обе реки играли более важную роль, чем Рейн. Однако, говоря о китайской инициативе и ее воздействии на транспортно-логистическую отрасль, я считаю, что нам нужно пересмотреть вопросы внутреннего судоходства по Эльбе и Одеру, особенно на фоне растущей важности порта Гамбург и имея в виду порты южной части Балтийского моря. Рано или поздно мы ощутим нехватку хороших железнодорожных или автотранспортных связей, ведущих на материк и с него, поскольку они будут просто-напросто перегружены. Здесь внутреннее судоходство может стать отличной альтернативой.

Союз промышленных палат Эльбы и Одера (см. информацию ниже) и его генеральный се-

кретариат, находящийся в Магдебургской торгово-промышленной палате, в последнее время обсуждает этот вопрос на трехстороннем и европейском уровне. Говоря о трехстороннем уровне, мы имеем в виду разные экономические инстанции трех государств – Польши, Чехии и Германии, которые являются членами этой экономической ассоциации, поддерживающей создание транснациональной экономической идентичности в Центральной Европе. Союз промышленных палат Эльбы и Одера поддерживает различные европейские проекты, такие как ЕММА (также см. ниже) или такие инициативы и идеи, как создание канала между Дунаем, Одером и Эльбой. Такой канал может стать альтернативой длинному морскому пути между Китаем и Средиземным морем. Товары, поставляемые на восточное побережье Черного моря железнодорожным путем, отсюда можно было бы транспортировать до устья Дуная, а затем по внутренним водным путям – на запад, где пересекаются реки Дунай, Одер и Эльба, и отсюда – к месту назначения. В феврале с.г. во время официального визита президента Китая в Прагу китайские и чешские инвесторы и компании подписали договоры о партнерстве по разработке первого пилотного проекта в рамках канала Дунай–Одер–Эльба. Я думаю, что для обеспечения будущего развития транспорта и логистики в Центральной Европе нам следует обсудить все возможные варианты. В противном случае в один прекрасный день китайские партнеры могут постучать в наши двери и спросить, почему мы не выполнили домашнее задание...

Какое влияние, по вашему мнению, на развитие инвестиций, транспорта и логистики окажет ситуация «Brexit»?

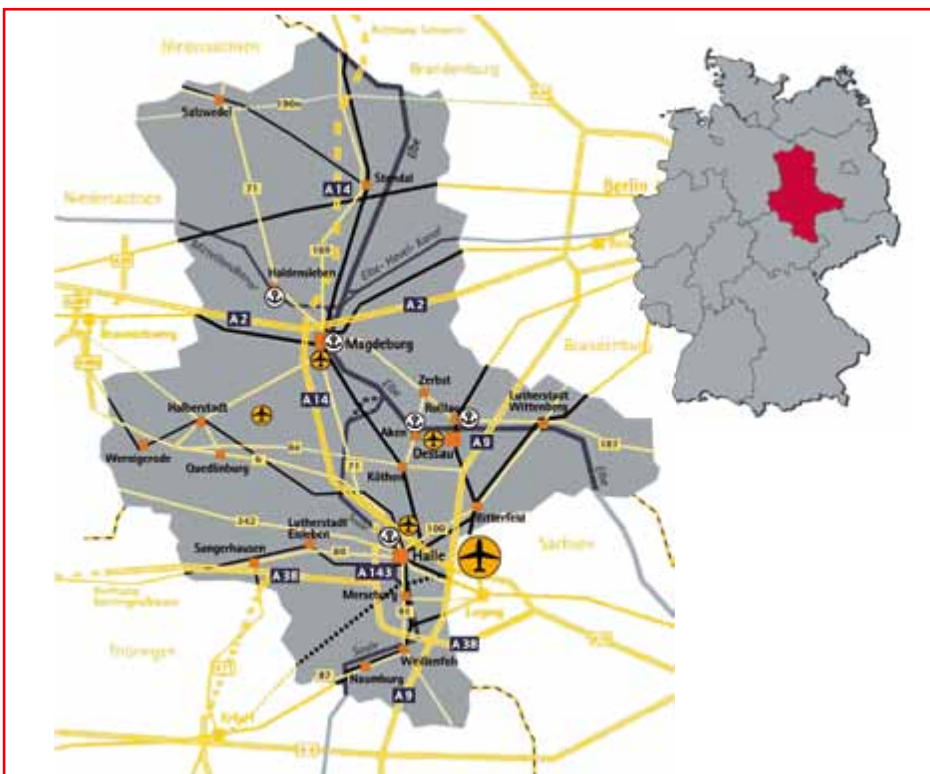
Вопрос «Brexit» очень сложный, и мы каждый день узнаем о нем что-то новое. Я полагаю, что нам нужно ждать, пока британское правительство запустит знаменитую 50-ю статью, а тогда посмотрим, как пойдут переговоры. В настоящее время я не могу делать никаких выводов.

9–12 мая 2017 г. одна из крупнейших и важнейших международных выставок «transport logistic» пройдет в Мюнхене, где расположен центр организатора этого мероприятия «Messe München». С какими идеями и целями в этой выставке планирует участвовать земля Саксония-Ангальт?

В 2017 году Саксония-Ангальт на своем стенде будет представлять наше федеральное государство, транспортно-логистические компании и научно-исследовательские институты. Мы хотим продолжить диалог со своими партнерами и установить новое сотрудничество. Также мы хотим, чтобы земля Саксония-Ангальт стала более известной в мире логистики и транспорта. Поэтому я очень благодарен за возможность беседовать с вами. Я с нетерпением жду возможности приветствовать вас и всех наших гостей на выставке «transport logistic» в Мюнхене в будущем году! Большое спасибо!

Благодарю за беседу.

Беседовала Зита Таллат-Кялпшайте





Союз промышленных палат Эльбы и Одера

Союз промышленных палат Эльбы и Одера – это международная ассоциация, объединяющая более 30 экономических учреждений в Польше, Чехии и Германии – странах, расположенных на берегах крупнейших рек Центральной Европы – Эльбы и Одера. Его генеральный секретариат в настоящее время расположен в Магдебургской торгово-промышленной палате.

Страны, основавшие Союз промышленных палат Эльбы и Одера в 2000 г., поддерживают развитие международного сотрудничества в одном из экономически самых быстро развивающихся регионов Европы – ускоряют коллективную интеграцию Польши, Чехии и Германии. Союз эффективно дискутирует об интересах региональной экономики как на местном, так и на европейском уровне. Для того чтобы



Развитие внутреннего судоходства – проект ЕММА

Проект ЕММА (Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services) – повышение мобильности и логистики грузоперевозок в регионе Балтийского моря путем укрепления судоходства по внутренним водным путям на речном и морском транспорте и развитие новых услуг международной доставки) способствует развитию внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря. Судоходство на двух основных реках Центральной Европы – Эльбе и Одере – следует рассматривать как экологичный и экономически эффективный вид транспорта. Цель проекта – обеспечить устойчивое увеличение доли внутреннего судоходства в общем контексте транспорта региона Балтийского моря. Над этим проектом, начатом в марте 2016 года и рассчитанном до февраля 2018-го, работают 21 партнер из Германии, Швеции, Финляндии, Литвы и Польши.

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

Более подробная информация – на веб-сайте <http://www.project-emma.eu/>



быть конкурентоспособными в глобальном масштабе, необходимо смотреть на Центральную Европу, особенно на регион между Эльбой и Одером, как на интегрированное экономическое пространство.

Союз промышленных палат Эльбы и Одера регулируется генеральной ассамблеей, состоящей из всех членов, и советом, в который входят три представителя от каждой страны, обладающие равными правами. Представительство союза осуществляют выборный президент и генеральный секретариат.

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

Представители региона между Эльбой и Одером, который некогда считался главной артерией и был забыт после второй мировой войны, должны были придумать, как заново создать международные инфраструктурные связи и гарантировать экономический рост. С момента основания все внимание Союза промышленных палат Эльбы и Одера было сконцентрировано на возрождении этих связей. Пропагандируя внутреннее судоходство на Эльбе и Одере и использование международных железнодорожных связей, Союз промышленных палат Эльбы и Одера поддерживает европейский проект ЕММА – повышение мобильности и логистики грузоперевозок в регионе Балтийского моря путем укрепления судоходства по внутренним водным путям на речном и морском транспорте и развитие новых услуг международной доставки (<http://www.project-emma.eu/>).

Туризм является одной из наиболее важных отраслей региона, создающей новые рабочие места и повышающей качество жизни. Генеральный секретариат поддерживает все торгово-промышленные палаты вдоль рек Эльбы и Одера, поощряя использование международных транспортных маршрутов, соединяющих Польшу, Чехию и Германию.

В Польше, Чехии и Германии просматриваются тенденции академизации, которые можно идентифицировать как риск, поскольку в будущем может проявиться нехватка квалифицированной рабочей силы. Поэтому необходимо повышать привлекательность производственной практики среди выпускников школ. Поэтому Союз промышленных палат Эльбы и Одера обсуждает этот вопрос на международном уровне, привлекая представителей учебных заведений.

Более подробная информация – на веб-сайте www.kammerunion.eu.



SAKSONIJA-ANHALTAS – VOKIETIJOS IR VIDURIO EUROPOS LOGISTIKOS CENTRAS

Šanchajuje (Kinija) vykusioje tarptautinėje transporto ir logistikos parodoje „transport logistic China“, kurioje savo veiklą ir paslaugas pristatė 602 parodos dalyviai iš 48 pasaulio šalių, didelį parodos plotą užėmė Vokietijos transporto ir logistikos sektorius. Apie Vokietijos interesus Kinijoje ir visame Azijos regione kalbamės su Vokietijos Federacijos Saksonijos-Anhalto žemės regioninės plėtros ir transporto ministru THOMAS WEBEL.



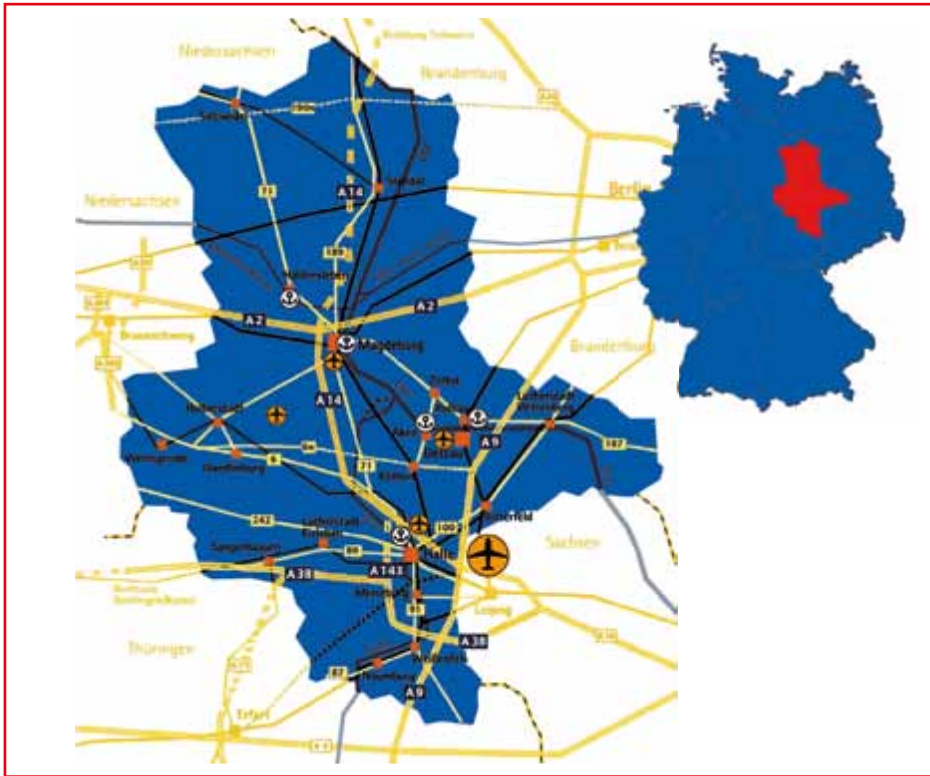
Pone Webel, jau septintą kartą Šanchajuje vykstančiose transporto ir logistikos parodose Vokietija labai aktyviai pristato savo transporto ir logistikos sektorių. Šiomet nacionalinis Vokietijos paviljonas ir tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA dirbome vienoje halėje, tad savo akimis teko matyti, koks intensyvus bendravimas vyko Vokietijos kompanijų stenduose. Kokie yra Vokietijos siekliai Kinijoje ir Azijos regione?

Būdamas regioninės plėtros ir transporto ministru bei Vokietijos Saksonijos-Anhalto federacijos vyriausybės nariu, norėčiau atsakyti į Jūsų klausimą iš Saksonijos-Anhalto perspektyvos. Saksonijos-Anhalto vyriausybės tikslas – pritraukti į mūsų federaciją investicijas bei plėtoti prekybos ryšius su Kinijos Liaudies Respublika. Paroda „transport logistic China“ – tai puiki galimybė pristatyti Saksoniją-Anhaltą kaip logistikos mazgą, taip pat mūsų logistikos įmones ir jų veiklą. Be to, ši paroda yra tarsi tiltas, jungiantis mūsų regiono logistikos paslaugas su Kinija ir Azija bei atvirkščiai.

Iš 602 parodos eksponentų bent penki standai atstovavo palyginti nedidelę Saksonijos-Anhalto federalinę žemę. Kokius produktus ir paslaugas tarptautinei rinkai pristatė Vokietijos vidurio rytuose esanti žemė?

Saksonija-Anhaltas ir mūsų logistikos įmonės dalyvavo šioje parodoje jau ketvirtą kartą. Džiaugiamės galėdami pristatyti visą mūsų regiono logistikos ir mobilumo potencialą. Parodoje dalyvavusių įmonių ir tyrimų institutų pasiūlymai apėmė visas transporto rūšis. Saksonija-Anhaltas yra Vokietijos viduryje, todėl, galima sakyti, esame Europos centre. Trumpą susisiekimą su rinkomis ir klientais garantuoja lengvai pasiekiamos transporto jungtys. Mūsų regionas unikaliai sujungia visas transporto rūšis. Daugelis investuotojų vertina tankiausią geležinkelių ir kelių sistemą Europoje, tačiau, nepaisant to, reikia galvoti ir apie alternatyvius, į ateitį orientuotus sprendimus. Šioje srityje diskutuojame naujas idėjas su vadinamąja Saksonijos-Anhalto logistikos iniciatyva, transporto asociacijomis bei prekybos ir pramonės rūmais.

Iš mūsų pokalbio parodos metu supratau, kad šiemet Kinijoje lankotės nebe pirmą kartą. Ar galite atskleisti Saksonijos-Anhalto strateginius transporto ir logistikos tikslus? Kokių susitarimų ▶



pavyko pasiekti šių vizitų metu?

Užsienio prekybos skatinimas bei mažų ir vidutinio dydžio įmonių kontaktų sklaida užsienio partneriams politiniu lygmeniu reguliuojama dabartinės Saksonijos-Anhalto vyriausybės koalicijos. Būti Vokietijos viduryje šalia pagrindinių transporto kelių yra didžiulis privalumas Saksonijos-Anhalto bei mūsų partnerių logistikai ir transportui. Iš čia galima lengvai pasiekti bet kurį tašką. Didžiuojamės galėdami pavadinti savo regioną Vidurio Vokietijos logistikos mazgu. Taigi, Saksonijos-Anhalto vyriausybė nori išlaikyti šį regioną patraukliausiu Kinijos ir kitų šalių logistikos paslaugų centru. Kadangi mūsų apsilankymas trumpas, o diskusijos vis dar vyksta, kol kas sunku pateikti kokias nors išvadas. Nepaisant to, tikimės, kad ateityje galėsime su Kinija pasirašyti sutartis, vystyti šią pramonės šaką ir užtikrinti naujų darbo vietų kūrimą.

Esate minėjęs, kad Saksonija-Anhaltas siekia sustiprinti savo pozicijas Azijos logistikos rinkoje. Ką Saksonija-Anhaltas ketina pasiūlyti šiai rinkai?

Pirmiausia, savo regioną reklamuoti Azijoje, ypač Kinijoje, privalome todėl, kad būtume matomi. Saksonija-Anhaltas yra per mažas, kad Kinija į jį žiūrėtų kaip į svarbų Europos regioną. Šia prasme reikėtų akcentuoti, kad esame iš Vokietijos vidurio, kad esame Vokietijos ir Vidurio Europos logistikos centras bei vieta, kur susikerta visi pagrindiniai keliai. Savo dialogą su Kinijos partneriais logistikos srityje pradėjome prieš ketverius metus. Tai abipusis informacijos ir patirties apsikeitimas. Būdamas „Mitteldeutsche Flughafen AG“ (Vidurio Vokietijos oro uostų kontroliuojančiosios bendrovės) valdybos pirmininku, aš aktyviai palaikau ir propaguoju Leipzigo-Halės oro uostą, kurio privalumas – kroviniams skrydžiai 24 valandas per parą. Per šį uostą

galimi tiesioginiai kroviniai skrydžiai iš Kinijos bei kitų Azijos šalių bei į jas be jokių apribojimų.

Tiek didelėse, tiek mažose šalyse vyksta intensyvi varžybos dėl investicijų. Kinija, paskelbusi bei ryžtingai įgyvendinanti Naujojo šilko kelio strategiją „Viena juosta, vienas kelias“, yra labai geidžiama investuotoja. Turbūt ne tik Baltijos uostų riteriai laužo ietis dėl jos investicijų, o iš esmės dėl to, kuria kryptimi per Europą nusities Naujojo šilko kelio logistikos grandinė? Koks yra Saksonijos-Anhalto ir visos Vokietijos Federacijos pranašumas šioje konkurencinėje kovoje?

Be jau minėtų batalijų dėl investicijų, manau, kad turėtume siekti tvarių ir ilgalaikių sprendimų bendradarbiaudami bei nugalėdami įvairias kliūtis. Vėlgi, pagrindinis veiklos Saksonijoje-Anhalte privalumas – tai jo geografinė padėtis su natūraliomis ir dirbtinėmis transporto jungtimis. Pui, kad Vokietija prisijungė prie Kinijos iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“, kuri Šilko keliu jungia valstybes ir regionus. Šiame globaliame pasaulyje privalome mąstyti kompleksiskai. Vokietijos, kaip tranzito šalies, žinoma, neaplenks iš Kinijos į Reino upės ar Šiaurės jūros uostus, ir atvirkščiai, vykstantys traukiniai. Turint galvoje, kad Saksonijoje-Anhalte yra puikiai išvystytos geležinkelių ir kelių jungtys, galima sakyti, kad esame labai palankioje padėtyje.

Kitas vis dar diskutuotinas dalykas – vidaus vandenų laivybos dviem Vidurio Europos upėmis – Elbe ir Oderiu – klausimas. Vidaus vandenų laivyba yra pats ekologiškiausias transporto būdas, tačiau jam mūsų regione trūksta funkcionalumo. Keista, kad kai kurios politinės partijos ir ekologijos asociacijos šiam transporto tipui priešinasi, nors jis atitinka jų interesus. Kažkada šių upių vaidmuo buvo daug svarbesnis nei Reino. Tačiau, kalbant apie Kinijos iniciatyvą bei jos poveikį transporto ir logistikos pramonei,

manau, kad mums reikia dar kartą apsvaistinti vidaus vandenų laivybą Elbės ir Oderio upėmis, ypač augant Hamburgo uosto svarbai ir turint omenyje pietų Baltijos jūros uostus. Anksčiau ar vėliau mums pritrūks gerų geležinkelių ir kelių transporto jungčių ir iš žemyno, nes jie paprasčiausiai bus beviltiškai perkrauti. Čia vidaus vandenų laivyba būtų labai gera alternatyva.

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga (žr. informaciją žemiau) ir jos Magdeburgo prekybos ir pramonės rūmuose išsikūrusis vyriausiasis sekretoriatas pastaruoju metu diskutuoja šį klausimą tarptautiniu ir Europos lygmeniu. Kalbant apie tarptautinį lygmenį, turime omenyje įvairias ekonomines trijų valstybių – Lenkijos, Čekijos ir Vokietijos, kurios yra šios ekonominės asociacijos narės – institucijas, propaguojančias Vidurio Europos tarptautinės ekonominės tapatybės kūrimą. Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko įvairius Europos projektus, pvz., EMMA (taip pat žr. žemiau) ar tokias iniciatyvas ir idėjas, kaip kanalo tarp Dunojaus, Oderio ir Elbės kasimas. Kalbant apie šį kanalą, jis galėtų tapti ilgojo jūrų kelio tarp Kinijos ir Viduržemio jūros alternatyva. Traukiniu į Juodosios jūros rytų pakrantes gabenamos prekės iš ten galėtų būti transportuojamos iki Dunojaus žiočių, tuomet – vidaus vandenų keliais į vakarus, kur susikerta Dunojaus, Oderio ir Elbės upės, ir galiausiai – į jų paskirties vietą. Šių metų vasario mėnesį Kinijos Prezidento oficialaus vizito Prahoje metu Kinijos ir Čekijos investuotojai ir įmonės pasirašė partnerystės sutartis su tikslu plėtoti pirmąjį bandomąjį Dunojaus-Oderio-Elbės kanalo projektą. Manau, kad norint užtikrinti Vidurio Europos transporto ir logistikos plėtrą ateityje, mums būtina apsvaistinti visas įmanomas galimybes. Kitaip viena dieną Kinijos partneriai gali pasibelsti į mūsų duris ir paklausti, kodėl neatlikome savo namų darbų...

Kokią įtaką, Jūsų nuomone, investicijų, transporto ir logistikos plėtrai turės „Brexit“ situacija?

„Brexit“ klausimas yra labai sudėtingas ir kasdien apie tai mes sužinome ką nors naujo. Manau, kad mums reikia palaukti, kol Didžiosios Britanijos vyriausybė pajudins įžymųjį 50 straipsnį, o tada žiūrėsime, kaip vyksta derybos. Kol kas negaliu daryti jokių išvadų.

2017 m. gegužės 9–12 d. vienas didžiausių ir reikšmingiausių tarptautinių renginių „transport logistic“ vyks Miunchene, kuriame yra šio renginio organizacijos „Messe München“ centras. Su kokiais idėjomis ir tikslais šioje parodoje ketina dalyvauti Saksonijos-Anhalto žemė?

2017 m. Saksonija-Anhaltas savo stende atstovaus mūsų federacinę valstybę, logistikos ir transporto pramonės įmones bei tyrimų institucijas. Norime tęsti dialogą su savo partneriais ir užmegzti naujų bendradarbiavimo ryšių. Taip pat norime, kad Saksonija-Anhaltas taptų žinomesnė logistikos ir transporto pasaulyje. Taigi esu labai dėkingas už galimybę pasikalbėti su Jumis. Nekantrauju pasveikinti Jus ir visus mūsų svečius „transport logistic“ parodoje Miunchene kitais metais! Nuoširdžiai dėkoju!

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



Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga

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

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjungą 2000 m. įkūrusios šalys palaiko tarptautinio bendradarbiavimo vystymą viename iš sparčiausiai ekonomiškai augančių regionų – spartina kolektyvinę Lenkijos, Čekijos ir Vokietijos integraciją. Sąjunga efektyviai diskutuoja apie regioninės ekonomikos interesus tiek vietos, tiek Europos mastu. Norint sėkmingai konkuruoti visame pasaulyje, būtina žiūrėti į Vidurio Europą, ypač į tarp Elbės ir Oderio išsidėsčiusį regioną, kaip į integruotą ekonominę erdvę.

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

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

Kadaise laikytas pagrindine arterija ir po Antrąjo pasaulinio karo pamirštas regionas tarp Elbės bei Oderio turėjo sugalvoti, kaip iš naujo sukurti tarptautinius infrastruktūrinius ryšius ir užtikrinti ekonominį augimą. Nuo pat pradžios Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga visą savo dėmesį telkė šių ryšių atkūrimui. Propaguodama vidaus vandenų transporto Elbės ir Oderio upėmis bei tarptautinių traukinių jungčių naudojimą, Pramonės rūmų sąjunga demonstruoja, kad jos prioritetas – aplinką tausojančios transporto rūšys. Todėl Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko Europos EMMA projektą – didinti krovinių mobilumą ir

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

Turizmas – viena svarbiausių regiono pramonės sričių, kurianti naujas darbo vietas ir gerinanti gyvenimo kokybę. Vyriausiasis sekretoriatas palaiko visus prekybos ir pramonės rūmus palei Elbės ir Oderio upes, skatindamas prie šių upių nusidriekusių tarptautinių transporto maršrutų, sujungiančių Lenkiją, Čekiją bei Vokietiją, naudojimą.

Lenkijoje, Čekijoje ir Vokietijoje matomos akademizacijos tendencijos, kurias galima įvardinti kaip riziką, kadangi ateityje sumažėtų



KAMMERUNION
ELBE/ODER

UNIA IZB
ŁĄBY/ODRY

UNIE KOMOR
LABE/ODRA

kvalifikuotos darbo jėgos. Todėl būtina didinti gamybinės praktikos patrauklumą tarp mokyklų abiturientų. Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga šį klausimą kelia tarptautiniu mastu, pasitelkdama švietimo įstaigų atstovus.

Daugiau informacijos interneto svetainėje www.kammerunion.eu.



Vidaus vandenų laivybos stiprinimas – projektas EMMA

Projektas EMMA (iš angl. *krovinių mobilumo ir logistikos Baltijos jūros regione gerinimas, stiprinant vidaus vandenų ir upių transportą bei skatinant naujas tarptautines krovos paslaugas*) skatina vidaus vandenų laivybą Baltijos jūros regione. Laivyba dviem pagrindinėmis Vidurio Europos upėmis – Elbe ir Oderiu – turi būti svarstoma kaip ekologiškas ir ekonomiškai efektyvus transportavimo būdas. Projekto tikslas – užtikrinti tvarų vidaus laivybos dalies augimą bendrame Baltijos jūros regiono transporto kontekste. Prie šio projekto, prasidėjusio 2016 m. kovą ir planuojamo baigti 2018 m. vasarį, dirbo 21 projekto partneris iš Vokietijos, Švedijos, Suomijos, Lietuvos bei Lenkijos.

Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga palaiko projektą per savo narius Lenkijoje ir Vokietijoje.

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



Растущему Клайпедскому порту становится тесно

Йоле Юрайте

Единственный в Литве Клайпедский порт на фоне буксующей мировой экономики демонстрирует устойчивость и продолжает наращивать рекордные объемы грузооборота. Сомневающимся в том, что порт вносит весомый вклад в экономику и создание внутреннего валового продукта, нет. Для того, чтобы этот флагман экономики сохранял темпы роста, обеспечивал условия для появления новых рабочих мест и создавал добавленную стоимость, вне всяких сомнений, требуется далеко идущая перспектива развития.

О развитии порта и стоящих перед ним вызовах прошла дискуссия на недавней конференции в Клайпедке. Представители как порта, так и бизнеса, науки, экономики, заглядывая в будущее, приходят к единому мнению, что порт является бесконечно важным фактором и необходимо спрогнозировать, как он будет развиваться через десять лет и далее.

Сегодня Клайпедский порт является самым быстро растущим портом в Европе, а в текущем году по грузообороту опережает всех ближайших соседей. В прошлом году в Клайпедском порту обработано 38,5 млн тонн грузов. В этом году ожидается, что грузооборот составил 39 млн тонн. В последние годы грузооборот в Клайпедском

порту последовательно рос почти на 6,6 %.

«Клайпедский порт уже давно вырос из статуса местного порта. Мы являемся важной составной частью европейской транспортной сети (TEN-T), международных коридоров. Поэтому не можем топтаться на месте, порт должен развиваться. Мы должны видеть его будущее на десять, двадцать, а то и больше лет вперед», – считает генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

Важный движитель экономики

Сегодня основные задачи Клайпедского порта – увеличение гл-

бин и земельных площадей. В настоящее время ведется разработка общего плана порта, который и наметит новые возможности развития порта. Согласно прогнозам, если границы порта не изменятся, то уже через десятилетие в нем возможен застой, поскольку портовыми компаниям уже сегодня не хватает места под грузы и больших глубин для заходящих в порт судов.

Одна из альтернатив – развитие на севере в открытое море и развитие в южной части города. От того, какая участь ждет порт, являющийся основным двигателем экономики не только в Клайпедке, но и в государстве, будет зависеть и дальнейшее развитие промышленности в Клайпедском регионе.

Как считает главный экономист группы банков DNB в Балтийских странах Екатерина Рояка, морской транспорт можно назвать стовым хребтом экономики Литвы, поэтому дальнейшее его развитие критически важно.

«Морской транспорт является основой международной торговли и стовым хребтом открытой экономики Литвы. Грузооборот в Клайпедском порту уже несколько лет движется нога в ногу с ВВП Литвы. Хотя водный транспорт Балтийских стран и порты соседних стран сталкиваются с серьезными проблемами в связи с сокращением грузопотоков и растущей конкуренцией, Клайпедский порт показывает невероятную устойчивость и постоянно наращивает грузооборот. В прошлом году грузооборот в Клайпедском порту вырос почти на 6 %, между тем в Рижском порту наблюдался спад на 2,5 %, а в Таллине – на 20 %. Успешное развитие порта и растущая конкурентоспособность являются критически важными для устойчивого развития хозяйства Литвы», – уверяет финансовый аналитик Е.Рояка.

Многие инвесторы не скрывают, что выбрали Клайпеду или Клайпедский регион за удобное географическое положение – прежде всего за расположенный здесь Клайпедский порт.

Как сообщил президент Конфедерации промышленников Литвы Робертас Даргис, у него даже не возникает сомнений, что Клайпедский порт может еще лучше использовать своей потенциал.

«Литва могла бы стать плацдармом для скандинавских предприятий, все больше интересующихся нашей страной, а у Клайпедского порта есть потенциал, чтобы ухватить здесь свою долю», – сказал Р. Даргис.

«Мы стоим на пороге выбора. Самой опасной позицией было бы не делать ничего», – убежден Шахрияр Ахи, член правления компании, управляющей Клайпедской СЭЗ.

Ш.Ахи считает, что в настоящее время, когда буксует мировая экономика, единственной восходящей звездой остается Китай. Когда Китай начнет экспортировать технологии, частью связи может стать Клайпедка, или ее место займет другой серьезный конкурент.

Результат долгосрочной стратегии

Согласно подсчетам, в порту и на связанных с портом предприятиях работает около 58 тыс. человек, т. е. около 4,5 % всех работающих лиц в Литве. Их зарплата примерно в 2–2,5 раза выше среднего показателя по стране. В Клайпедском порту создается около 6 % ВВП страны, когда весь транспортный сектор страны создает около 14 %. Порт и связанные с ним транспортные предприятия в прошлом году внесли в бюджеты самоуправлений и государства примерно 685 млн евро.



По словам гендиректора дирекции порта А.Вайткус, по занимаемой земельной площади (552 га) Клайпедский порт сравнительно небольшой, однако его сегодняшний успех обусловлен долгосрочной стратегией.

«Мы являемся наиболее растущим портом в регионе Балтийского моря и одним из самых растущих портов в Европе. Это обусловлено долгосрочным развитием инфраструктуры. Дальнейшее будущее порта предпрешит устранение нехватки глубин и территорий, – сказал А.Вайткус. – Для нас особенно важно, чтобы мы нашли согласие с городом, поскольку развитие порта оказывает влияние и на будущее города, государства – в порту работало бы больше людей, соответственно выросли бы поступления в бюджеты государства и самоуправлений».

Перемен требует рынок

Как утверждает Вайдотас Шилейка, президент Литовской ассоциации морских стивидорных компаний, объединяющей семнадцать портовых предприятий, динамичный бизнес судоходства постоянно сталкивается с разными испытаниями.

«В ближайшее время начнется поощрение загрузки судов все большего дедвейта в глубоководных портах, им потребуется современная инфраструктура, еще большие глубины возле причалов, более просторные бассейны для разворота. Необходима развитая инфраструктура транспортных связей с портом, обеспечивающая пропускную способность грузопотоков, безупречная работа портовых служб. Судов в порт заходит меньше, однако их грузоподъемность увеличивается, могут образоваться пики, с

которыми нам придется справляться. Мы не можем останавливаться, соседние порты не дремлют, делают все, чтобы перехватить грузы, поскольку они сталкиваются с определенными проблемами с грузопотоками, – сказал В.Шилейка. – Мы поддерживаем концепцию, предусматривающую развитие как в южной части порта, так и в северной, связанное со строительством аванпорта. Мы должны быть готовы к новым тенденциям грузоперевозок и судоходства, в противном случае возникнет угроза конкурентоспособности Клайпедского порта».

Клайпедский порт уступает соседям не только по площади, но и по глубинам. Основным показателем считается 17-метровая глубина, предоставляющая возможность захода в порт крупнейшим судам, заходящим в Балтийское море через пролив Большой Бельт. Клайпедский порт стремится иметь такую глубину, которая позволит принимать крупнейшие суда, какие только могут заходить в Балтийское море.

Тот факт, что порты должны подстраиваться под суда будущего, отмечает и эксперт в области судоходства проф. Витаутас Паулаускас. «Остановка означает отставание, – убежден профессор В.Паулаускас. – Если мы не приспособимся, нас отодвинут в сторону. Было бы хорошо, если бы конкуренты спали, но они не спят. Надо быть инновационными, иначе мы лишимся некоторых потоков. Различные дискуссии, подготовка документов и экологические процессы затягиваются на несколько лет, поэтому необходимо подготовиться заранее, чтобы в будущем не возникало проблем и при необходимости можно было сразу же этим воспользоваться».

Прекрасным примером развития профессор считает порт Гент, который уже пару десятилетий назад наметил планы развития, взвесил возможности и, шаг за шагом претворяя проект в жизнь, сегодня радуется результатам.

Augančiam Klaipėdos uostui darosi ankšta

Jolė Jūraitė

Vienintelis Lietuvoje Klaipėdos uostas, buksuojant pasaulinei ekonomikai, demonstruoja atsparumą ir toliau augina rekordinius krovinų srautus. Abejojančių, kad uostas svariai prisideda prie šalies ekonomikos ir bendrojo vidaus produkto kūrimo – nėra. Norint, kad šis ekonomikos flagmanas išlaikytų augimo tempus, sudarytų sąlygas kurti naujas darbo vietas bei kurtų pridėtinę vertę, neabejojama – būtina turėti ilgalaikės plėtros perspektyvą.

Apie uostų plėtrą ir iššūkius diskutuota neseniai Klaipėdoje surengtoje konferencijoje. Tiek uosto, tiek verslo bei mokslo atstovai, ekonomistai, žvelgdami į ateitį, sutaria, kad uostas yra be galo svarbus veiksnys ir būtina numatyti, kaip jis vystysis po gero dešimtmečio ir vėliau.

Šiandien Klaipėdos uostas yra vienas iš labiausiai augančių uostų Europoje, o šiais metais pagal krovininių apyvartą lenkia visus artimiausius kaimynus. Praėjusiais metais Klaipėdos uoste krauta 38,5 mln. tonų krovinijų. Šiomet, viliamasi, krova sieks 39 mln. tonų. Pastaraisiais metais krova Klaipėdos uoste nuosekliai augo beveik 6,6 proc.

„Klaipėdos uostas jau seniai yra išaugęs iš „vietinio“ uosto statuso. Esame svarbi ES transporto tinklo (TEN-T), reikšminga tarptautinių koridorių dalis. Tad negalime sustoti vietoje, uostas privalo būti vystomas, turime matyti jo ateitį dešimt, dvidešimt, o gal ir daugiau metų į priekį“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

Svarbus ekonomikos variklis

Šiandien pagrindiniai Klaipėdos uosto uždaviniai – didesni gyliai ir žemės plotai. Šiuo metu rengiamas bendrasis uosto planas, kuris ir numatys naujas galimybes uosto plėtrai. Prognozuojama, kad jei uosto ribos nesikeis, jau po dešimtmečio jį gali ištikti sąstingis, mat uosto įmonės jau dabar stokoja vietos kroviniams bei didesniu gylio atplaukiantiems laivams.

Viena iš alternatyvų – plėtra šiaurėje į atvirą jūrą bei plėtra į pietinę miesto dalį. Nuo to, kaip pasisuks uosto, pagrindinio ekonomikos variklio ne tik Klaipėdoje, bet ir valstybėje, likimas, priklausys ir tolimesnis pramonės vystymasis Klaipėdos regione.

Anot DNB bankų grupės vyriausiosios ekonomistės Baltijos šalims Jekaterinos Rojakos, jūrų transportą galima laikyti Lietuvos ekonomikos stuburu, tad tolimesnė jo plėtra yra kritiškai svarbi. ▶



„Jūrų transportas yra tarptautinės prekybos pagrindas ir atviro Lietuvos ekonomikos stuburas. Krovinių perkrovimas Klaipėdos uoste jau keleri metai juda koją su Lietuvos BVP. Nors Baltijos šalių vandens transportas ir kaimyniniai jūrų uostai susiduria su rimtais iššūkiais dėl mažėjančių srautų ir augančios konkurencijos, Klaipėdos uostas rodo neįtikėtiną atsparumą ir nuolat didina krova. Praėjusiais metais krova Klaipėdos uoste užteklėjo beveik 6 proc., kai Rygos uoste susitraukė 2,5 proc., o Taline smuko 20 proc. Sėkminga uosto plėtra ir augantis konkurencingumas yra kritiškai svarbūs tvariai Lietuvos ūkio plėtrai“, – tvirtina finansų analitikė, DNB bankų grupės vyriausioji ekonomistė Baltijos šalims J. Rojaka.

Ne vienas investuotojas atvirauja, jog Klaipėdą arba Klaipėdos regioną pasirinko dėl patogios geografinės padėties – pirmiausia, dėl čia esančio Klaipėdos uosto.

Lietuvos pramonininkų konfederacijos prezidentas Robertas Dargis teigia, jog net nekyla abejonių, kad Klaipėdos uostas gali dar labiau išnaudoti savo potencialą.

„Lietuva galėtų tapti placdarmu mūsų šalimi vis labiau besidominčioms Skandinavijos įmonėms, o Klaipėdos uostas turi potencialo

čia nusigriebti savo dalį“, – sakė R. Dargis.

„Stovime ant pasirinkimų slenksčio. Pati pavojingiausia pozicija būtų nedaryti nieko“, – įsitikinęs Klaipėdos LEZ valdymo bendrovės valdybos narys dr. Shahriar Ahy.

LEZ valdymo bendrovės valdybos narys teigia, jog šiuo metu, buksuojant pasaulinei ekonomikai, vienintelė kylanti žvaigždė išlieka Kinija, kuriai pradėjus eksportuoti technologijas jungties dalimi gali tapti Klaipėda, arba jos vietą užims kitas rimtas konkurentas.

Ilgalaikės strategijos rezultatas

Skaičiuojama, jog uoste ir su uostu susijusiose įmonėse dirba apie 58 tūkst. darbuotojų, tai yra apie 4,5 proc. visų dirbančių asmenų Lietuvoje. Jų atlyginimai yra apie 2–2,5 karto didesni nei šalies vidurkis. Klaipėdos uoste sukuriami apie 6 proc. šalies BVP, kai visas šalies transporto sektorius sukuria apie 14 proc. Uostas ir su juo susijusios transporto įmonės pernai savivaldybių ir valstybės biudžetus papildė maždaug 685 mln. eurų.

Pasak Uosto direkcijos generalinio direktoriaus A. Vaitkaus, pagal užimamą žemės plotą (552 ha) Klaipėdos uostas yra palyginus mažas, tačiau šiandieninė jo sėkmė nulėmė ilgalaikę strategiją.

„Esame labiausiai augantis uostas Baltijos jūros regione ir vienas tarp labiausiai augančių uostų Europoje. Tai nulėmė sėkmingas ilgalaikis infrastruktūros vystymas. Tolimesnį uosto ateitį nulėms gylio ir teritorijų trūkumo eliminavimas, – sakė A. Vaitkus. – Mums ypatingai svarbu, kad rastume bendrą sutarimą su miestu, nes uosto plėtra turi įtakos ir miesto, valstybės ateičiai – uoste dirbtų gerokai daugiau darbuotojų, atitinkamai išaugtų pajamos į valstybių ir savivaldybių biudžetus.“

Keistis skatina rinka

Septyniolika uosto įmonių vienančios Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos prezidentas Vaidotas Šileika teigia, jog dinamiškas laivybos verslas nuolat susiduria su įvairiais iššūkiais.

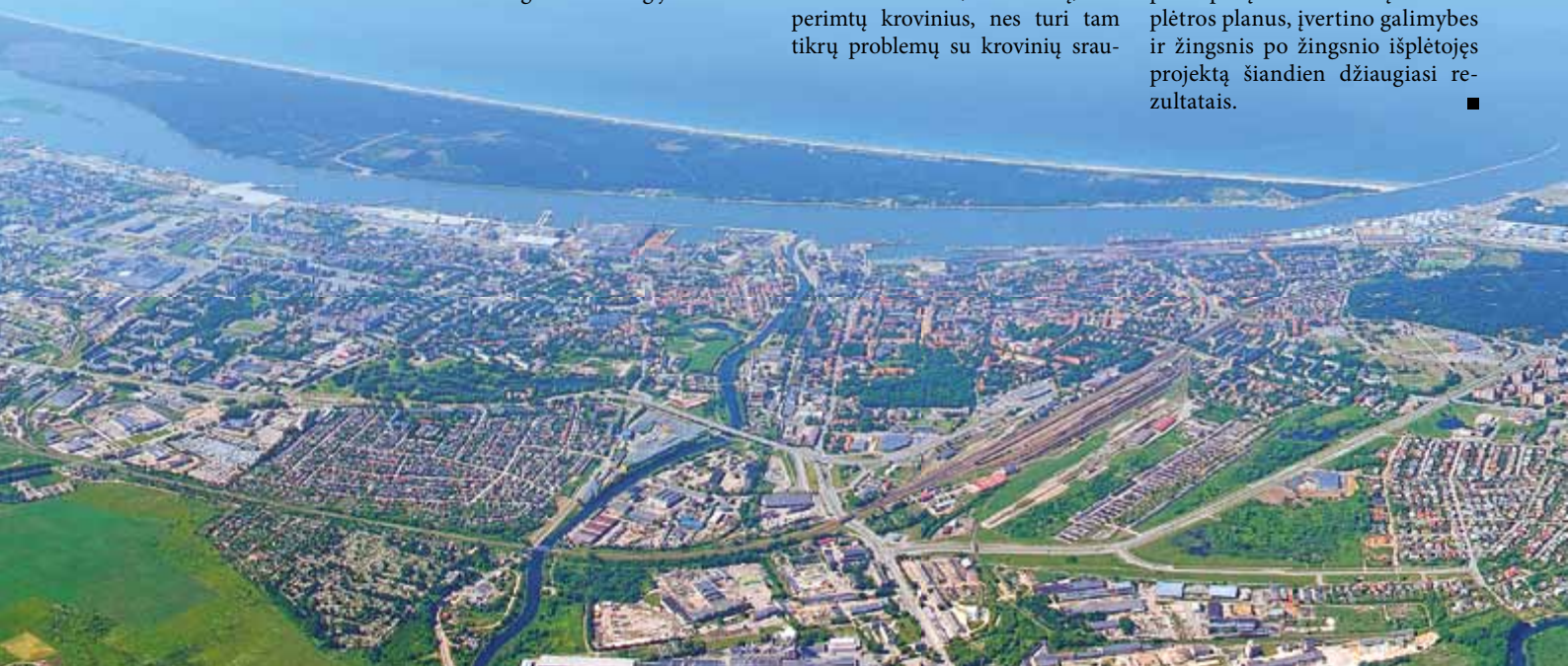
„Artimiausiu metu bus skatinama krauti vis didesnius laivus giliavandeniuose uostuose, jiems reikės modernios infrastruktūros, dar didesnio gylio prie krantinių, didesnių apsisukimo baseinų. Būtina išvystyti transporto jungčių infrastruktūra su uostu, užtikrinanti krovinių srautų pralaidumą, nepriekaištingas uosto tarnybų darbas. Laivų į uostą atplaukia mažiau, tačiau jie didėja, gali susidaryti pikai, kuriuos turėsime suvaldyti. Negalime sustoti, kaimyniniai uostai nesnaudžia, daro viską, kad perimtų krovinius, nes turi tam tikrų problemų su krovinių srau-

tais, – kalbėjo V. Šileika. – Pritariau koncepcijai, numatančiai plėtrą tiek pietinėje, tiek šiaurinėje dalyje pastatant išorinį uostą. Turime būti pasiruošę naujoms krovinių gabenimo ir laivybos tendencijoms, priešingu atveju – Klaipėdos uosto konkurencingumui iškyla grėsmė.“

Klaipėdos uostas kaimynams nusileidžia ne tik žemės plotu, bet ir gyliu. Pagrindiniu rodikliu laikomas 17 metrų gylis, sudarantis galimybę į uostą įplaukti didžiausiems Belto sąsiaurį į Baltijos jūrą kertantiems laivams. Klaipėdos uostas siekia turėti tokį gylį, kad galėtų priimti didžiausius į Baltijos jūrą galinčius įplaukti laivus.

Tai, kad uostai turi derintis prie ateities laivų, pabrėžė ir laivybos ekspertas, prof. Vytautas Paulauskas. „Sustojimas reiškia atsilikimą, – įsitikinęs laivybos profesorius V. Paulauskas. – Jei neprisitaikysime, liksime šone. Būtų gerai, kad konkurentai miegotų, bet jie nemiega. Reikia būti inovatyviems, kitaip prarasime kai kuriuos srautus. Įvairios diskusijos, dokumentų parengimas ir aplinkosauginiai procesai užtrunka keletą metų, tad būtina pasiruošti iš anksto, kad ateity nekiltų problemų ir esant būtinybei būtų galima tuo iškart pasinaudoti.“

Puikiu pėtros pavyzdžiu profesorius laiko Gento uostą, kuris jau prieš porą dešimtmečių numatė plėtros planus, įvertino galimybes ir žingsnis po žingsnio išplėtojęs projektą šiandien džiaugiasi rezultatais. ■



Перспективный участок в деревне Миния (Минге) – литовской Венеции

Литовская Венеция. Деревня по обе стороны реки, река – словно главная улица, которую можно переплыть на лодке, катере, а умелым пловцам – и вплавь.

Это деревня Миния, или Минге, историю которой можно отследить до XVI века. Расположена она в региональном парке дельты Нямунаса. Река Миния здесь широкая, полноводная. Неподалеку протекает и Атмата, правый рукав реки Нямунас (Неман). Неподалеку простирается и Куршский залив, по которому можно быстро добраться до Балтийского моря, открывающего дорогу во все стороны света. Это на собственном примере доказал яхтсмен Андриус Варнас, который несколько лет назад вышел на яхте из основанного в деревне Миния яхт-клуба и, совершив кругосветное плавание, вернулся к месту старта.

Из порта деревни Миния можно быстро доплыть до острова Русне, мыса Вянтес, знаменитого орнитологической станцией, до Ниды, Юодкранте. А скорость не имеет значения, когда хочется насладиться тишиной, полюбоваться водяными лилиями, самыми разными птицами на озере Кроку-Ланка. В деревне Миния имеются все условия для водного и сельского туризма, рыболовов-любителей, энтузиастов

подводного лова. Поскольку в Литве быстрыми темпами растет яхтенный парк, становится актуальной и проблема их надзора, ремонта, хранения зимой. Это перспективные промыслы, для которых имеется надлежащая база – земельный участок коммерческого назначения, граничащий с портом для яхт и других судов. Площадь участка, на который имеется утвержденный детальный план, позволяющий строительство зданий в региональном парке, составляет 0,4790 га (почти 48 аров). Цена 250 000 € .

На участке, к которому ведет основная дорога, пролегающая в деревню и к реке, уже оборудована площадка для парковки автомобилей. На участке лучше всего строить здания, в которых можно было бы обслуживать (ремонттировать, хранить зимой) яхты и другие суда. Возможно, это и гостиницы с питанием для яхтсменов, рыбаков, любителей подледной рыбалки.

По поводу покупки участка следует обращаться к владельцу участка Антанасу Станявичюсу.

**Его эл.почта: editor@egles-leidykla.lt,
моб.тел. +370 698 21991.**

Perspektyvus sklypas Minijos (Mingės) kaime – Lietuvos Venecijoje

Lietuvos Venecija. Kaimas abiejose upės pusėse, upė – tarsi pagrindinė gatvė, kurią gali perplaukti valtimi, laiveliu, o kas gerai plaukia, tai ir savo energingu kūnu.

Tai Minijos arba Mingės kaimas su nuo XVI amžiaus atsekama istorija Nemuno deltos regioniniame parke. Minijos upė čia jau plati, vandeninga. Netoliese jau ir Atmata, dešinioji Nemuno upės atšaka. Netoliese ir Kuršių marios, kuriomis greitai pasieksi Baltijos jūrą, atveriančią kelią į visą pasaulį. Tai savo pavyzdžiu įrodė buriuotojas Andrius Varnas, kuris prieš kelerius metus išplaukė jachta iš Minijos kaime įkurto jachtklubo ir, apiplaukęs Pasaulį, sugrįžo į starto vietą.

Iš Minijos kaimo uostų galima greitai nuplaukti į Rusnės salą, Ventės ragą, garsų ornitologine stotimi, Nidą, Juodkrantę. O greitis nesvarbus norint pasimėgauti tyla, vandenų platybe, vandens lelijomis, įvairiausiai paukščiais Krokų Lankos ežere. Minijos kaime – visos sąlygos vandens ir kaimo turizmui, mėškeriojams, poledinės žūklės entuziastams. Kadangi

Lietuvoje sparčiai daugėja jachtų, aktuali problema jų priežiūra, remontas, laikymas žiemą. Tai perspektyvus verslas, kuriems yra tinkama bazė – komercinės paskirties žemės sklypas, besiribojantis su jachtų ir kitų laivų uostu. Sklypo, kuris turi patvirtintą detalų planą, leidžiantį regioniniame parke statyti pastatus, plotas 0,4790 ha (bemaž 48 arai). Kaina 250 000 € . Sklype, į kurį atveda pagrindinis į kaimą ir prie upės kelias, jau įrengta automobilių stovėjimo aikštelė. Sklype labiausiai derėtų statyti pastatus, kuriuose galėtų būti aptarnaujamos (remontuojamos, žiemą saugomos) jachtos ir kiti laivai. Galimi viešbučiai su maitinimu buriuotojams, žvejams, poledinės žūklės aistrauliams.

Dėl sklypo pirkimo reikia tartis su sklypo savininku Antanu Stanevičiumi.

**Jo el. paštas: editor@egles-leidykla.lt,
mob. tel. + 370 698 21991.**





KLASCO наращивает производительность

Клайпедская морская стивидорная компания KLASCO, постоянно изменяющая панораму порта современными комплексами, осенью этого года вновь преподнесла сюрприз – построенные склады и смонтированные краны могут наблюдать с другого берега акватории многочисленные отдыхающие Смильтине, пассажиры круизных лайнеров и моряки, а ставшие приглушенными звуки работ на терминалах вскоре ощутят живущие по соседству жители северной части города. Перемены в индустриальном пейзаже, эти важные элементы современной морской культуры, предназначены, по словам руководителя компании Аудрюса Паужа, не для эстетического любования - они возникли из экономической потребности: благодаря инвестициям улучшается качество грузовых работ и повышается конкурентоспособность предприятия.

Шума станет меньше

Концентрация инженерных сооружений, складов и техники в северной части KLASCO, не слишком большой по площади и расположенной совсем близко к жилым кварталам, продиктована географическими условиями. И это обстоятельство требует от компании экологической бдительности и внимания к благополучию соседей.

В середине осени выгруженные в южном районе компании, в Дровяной бухте, части двух кранов были смонтированы и на баржах доставлены в северный район. Работа на новых кранах возле причалов №№ 7–9 значительно повысит производительность компании, сократит время стоянки судов и снизит шум. Это оборудование позволит опускать грузы до самого дна судовых трюмов.

«Мы уже несколько лет осуществляем программу модернизации старых кранов, которые за многие годы стали неотъемлемой частью порта. К качеству портовых услуг клиенты предъявляют все более высокие требования, поскольку меняются технологии в судоходстве. Товары перевозят на судах большего дедвейта ради снижения транспортных затрат, поэтому и грузовые работы должны идти быстрыми темпами. Управляющий компанией KLASCO концерн «Achemos grupė» принял решение приобрести и новые краны, поскольку дирекция Клайпедского государственного морского порта в северной части произвела дноуглубительные работы и планирует еще углубить акваторию возле наших причалов. Теперь

мы можем принимать суда типа Panamax с осадкой до 14 метров. На такие суда можно загружать до 80 тыс. тонн грузов. Новые краны заменят несколько старых. Одновременно будет достигнута и другая цель – благодаря современной технике оказывать более щадящее влияние на окружающую среду, снизить шум. Хорошие отношения с соседями и всеми жителями города для нас очень важны, ибо мы заботимся об обществе», – рассказал А.Паужа.

Возрастет грузооборот

Еще одно новшество в KLASCO – вступивший в строй новый складской комплекс. В



Видус Бортелене

построенные летом два первых склада зерно сгружают с сентября, только что достроенный третий также ждет нового урожая. Склады этого комплекса вместимостью около 60 тыс. тонн принимают зерно, доставляемое на зерновозах. Такое количество обычно вывозит одно судно типа Panamax. Новая автомобильная станция за сутки способна принять 250, а всего KLASCO может принимать 450 автовозов с зерном в сутки.

«У нас имеются надежные партнеры по экспорту зерна, и мы стремимся удовлетворить все их потребности. Поэтому и построили новые зерновые склады. Из 3 млн тонн зерна, которые традиционно экспортируются через Клайпедский порт, в 2015 г. компания





KLASCO обработала 1,2 млн тонн. В новом сезоне перевалки зерна у нас есть возможность повысить количество до 1,5 млн тонн», – отметил А.Паужа.

KLASCO надеется увеличить оборот сельскохозяйственных продуктов не только за счет литовского зерна, но и привлечь партии зерна, выращенного в Беларуси, России, Казахстане. В последние годы KLASCO постоянно увеличивала объемы перегружаемого зерна.

Хотя колебания на рынке торговли остаются заметными, в 2016 г. KLASCO рассчитывает сохранить уровень грузооборота последних лет в 12 млн тонн.

«Еще не хватает 20 сантиметров осадки. Тогда мы сможем полностью загружать суда Panamax любого типа. Надеюсь, что этой пяди удастся добиться и без углубления, лишь за счет уменьшения клиренса судна – расстояния между днищем судна и дном водоема. Мы, портовики, считаем, что клиренс в один метр был бы безопасным, поскольку именно такой уровень установлен в большинстве портов Западной Европы. Все службы в Клайпедском порту работают ответственно и стремятся к одной цели, поэтому мы рассчитываем на единодушие и в вопросе этих недостающих сантиметров», – надеется руководитель KLASCO, планирующий новые инвестиции и вместе с коллективом из 700 человек создающий наиболее эффективные схемы деятельности.

KLASCO является крупнейшей стивидорной компанией Клайпедского порта, владеющей флотом буксиров и предлагающей самый широкий спектр услуг. Вместе с другими предприятиями побережья компания, продолжая вековые традиции торгового порта, своей стабильной работой повышает благосостояние города. Контакты с самоуправлением, Клайпедским университетом, учреждениями культуры и доверие со стороны общества здесь ценятся так же, как и коммерческое партнерство. По словам А.Паужи, они уже не раз убеждались в том, что тогда, когда общество понимает цели работы предприятия, можно планировать будущее. ■





KLASCO kelia našumą

Vida Bortelienė

Uosto panoramą moderniais kompleksais nuolat keičianti Klaipėdos jūrų krovinių kompanija KLASCO šiemet rudenį vėl pateikė naujovių – pastatytus sandėlius ir sumontuotus kranus iš kito akvatorijos kranto gali stebėti Smiltynę gausiai lankantys poilsiautojai, atplaukiančių laivų keleiviai bei jūrininkai, o tylesnį darbo ritmą kaimynystėje netrukus pajus šiaurinės miesto dalies gyventojai. Industrinio peizažo pokyčiai – svarbūs šiuolaikinės jūrinės kultūros elementai – skirti, kompanijos vadovo Audriaus Paužos teigimu, ne estetiniam pasigrožėjimui, bet kilo iš ekonominio poreikio – investicijomis gerinama krovos kokybė ir stiprinamas įmonės konkurencingumas.



Dirbs tyliau

Inžinerinių statinių, sandėlių ir technikos koncentracija šiaurinėje KLASCO dalyje, kuri nėra didelė ir labiausiai artima gyvenamiesiems kvartalams, o tai reikalauja ekologinio kompanijos atidumo ir dėmesio kaimynų gerovei, padiktuota geografinių sąlygų.

Įpusėjus rudeniiui, pietinėje kompanijos teritorijoje, Malkų įlankoje, iškrautos dviejų kranų dalys buvo sumontuotos ir baržomis atplukdytos į šiaurinę dalį. Darbas naujais kranais prie 7–9 krantinių gerokai padidins krovos našumą, trumpins laivų stovėjimo laiką ir bus tylesnis. Jų įranga leis krovinį nuleisti iki laivo triumų dugno.

„Jau keletą metų vykdome senųjų kranų, kurie per daugelį metų tapo neatskiriama uosto dalimi, modernizavimo programą. Uostų paslaugų kokybei keliami vis aukštesni klientų reikalavimai, nes keičiasi laivybos technologijos. Prekes gabenant didesniais laivais siekiama mažinti prekes transportavimo sąnaudas, todėl ir krova turi vykti sparčiai. KLASCO valdantis koncernas „Achemos grupė“ priėmė sprendimą įsigyti

ir naujų kranų, nes Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija šiaurinėje dalyje pagilino ir dar gilins akvatoriją prie mūsų krantinių. Dabar galime priimti „Panamax“ laivus su gramzda iki 14 metrų. Į tokius galima pakrauti per 80 tūkst. tonų krovinių. Nauji kranai pakeis kelis senuosius. Kartu bus pasiektas ir kitas tikslas – modernia technika tausoti aplinką, mažinti triukšmą. Geri santykiai su kaimynais ir visais miesto gyventojais mums labai svarbūs, nes rūpinamės bendruomene“, – pasakojo A. Pauža.

Kraus daugiau

Dar viena KLASCO naujovė – pradėjęs veikti naujų sandėlių kompleksas. Į vasarą pastatytus du pirmuosius – grūdai kaupiami nuo rugsėjo, ką tik baigtas trečiasis taip pat laukia naujo derliaus. Šio komplekso sandėliai talpina sunkvežimiais atgabentus grūdus. Juose galima sukaupti apie 60 tūkst. tonų grūdų. Tiek paprastai išgabena vienas „Panamax“ laivas. Nauja automobilių stotis per parą gali priimti 250, o iš viso KLASCO gali priimti 450 autovežių su grūdais per parą





„Mes turime patikimus grūdų eksporto partnerius ir siekiame patenkinti jų poreikius. Todėl ir pasistatėme naujus grūdų sandėlius. Iš 3 mln. tonų grūdų, kurie tradiciškai eksportuojami per Klaipėdos uostą, 2015 m. KLASCO krovė 1,2 mln. tonų. Pradėję naują grūdų sezoną turime galimybę kiekį padidinti iki 1,5 mln. tonų“, – teigė A. Pauža.

KLASCO tikisi padidinti žemės ūkio produktų apyvartą ne tik lietuviškais javais, bet ir sulaukti Baltarusijoje, Rusijoje, taip pat Kazachstane užaugintų grūdų derliaus. Pastaraisiais metais KLASCO nuolat didino kraunamus grūdų kiekius.

2016 m., nors prekybos svyravimai rinkoje išlieka ryškūs, KLASCO tikisi išlaikyti kelių pastarųjų metų 12 mln. tonų krovos lygį.

„Dar trūksta 20 centimetrų grimzlės. Tuomet galėtume krauti pilnus bet kurio tipo „Panamax“ laivus. Tikiuosi, kad tą sprindį pavyks pasiekti ir be gilinimo, tik sumažinus laivų klirensą – atstumą tarp laivo apačios ir vandens telkinio dugno. Mes, uostininkai, manome, kad vieno metro klirensas būtų saugus, nes būtent toks taikomas daugelyje Vakarų Europos uostų. Visos tarnybos Klaipėdos uoste dirba atsakingai ir siekia vieno tikslo, todėl sutarimo tikimės ir dėl šių centimetrų“, – įsitikinęs KLASCO vadovas, planuojantis naujas investicijas ir kartu su 700 žmonių kolektyvu kuriantis efektyvesnės veiklos schemas.

KLASCO yra didžiausia Klaipėdos uosto krovos kompanija, turinti jūrinių buksyrų laivyną ir siūlanti plačiausią paslaugų įvairovę. Kartu su kitomis pakrantės įmonėmis šimtmečių prekybos uosto tradicijas tęsianti kompanija savo stabilium darbu kelia miesto gerovę. Ryšiai su savivaldybe, Klaipėdos universitetu, kultūros įstaigomis ir visuomenės pasitikėjimas čia vertinami taip pat, kaip komercinė partnerystė. Pasak A. Paužos, ne kartą įsitikinta, kad tuomet, kai bendruomenė supranta įmonės darbus, galima planuoti ateitį. ■





С 25-летием, BPO!

25 лет назад была претворена в жизнь идея сильного и конкурентоспособного Балтийского региона. В течение четверти века Организация Балтийских портов (BPO – Baltic Ports Organization) вносила активный вклад в развитие региона, сплачивая Балтийские страны и доказывая, что благодаря нелегкому труду и сотрудничеству можно добиться очень многого.

Почти двести представителей европейских портов и связанных с ними секторов, собравшиеся в хельсинкском конференц-зале «Grand Marina», рассматривали новейшие вопросы, связанные с политикой, экономикой и торговлей. Участники также обсудили примеры дружественной к окружающей среде транспортировки грузов и зеленых портов, а также методы соблюдения природоохранных требований.



Балтийские порты – пример зеленых портов

На конференции Балтийских портов, прошедшей в Хельсинки 8–9 сентября с.г., BPO представила достижения Балтийского региона по поддержанию экологического равновесия и подчеркнула свою позицию как пример для всего остального Евросоюза.

BPO призывает политиков, законодателей и промышленные организации работать сообща и поделиться своими достижениями и стандартами с другими портами регионов ЕС и с секторами, связанными с мореплаванием.

Балтийский регион процветает, и значительный вклад в это внес морской транспорт.

Движение на Балтийском море – одно из наиболее интенсивных, составляет 15 % грузоперевозок во всем мире. Балтийские порты стали важными точками международных грузопотоков и основным генератором имущества. В 2015 г. общий оборот портов Балтийских стран составил 870 млн тонн.

В связи с деятельностью человека экологии и биологическому разнообразию Балтийского региона грозит эвтрофикация. Экологические проблемы Балтики известны уже давно и хорошо изучены. Собрано достаточное количество данных о причинах этих проблем. Одним из таких факторов, хотя и не доминирующим, является интенсивная торговля между развитыми окружающими странами, из-за которой возрастает потребность в транспортных услугах, включая и морской транспорт.

Чистое Балтийское море – это цель всех стран региона Балтики. Для уменьшения влияния морского транспорта на экосистему Балтики региону Балтийской и Северной Европы было предложено несколько природоохранных регламентов, таких как ограничения выбросов оксидов серы и азота. Кроме того, регион Балтийского моря первым в мире предложил использовать специальные, предусмотренные Международной морской организацией (ИМО) зоны для спуска загрязняющих веществ с судов.

На основании этого решения все зарегистрированные в ИМО пассажирские суда, пересекающие Балтийское море, обязаны сдавать льяльные воды в специально предназначенные для этого приемные сооружения порта или обрабатывать их на бортовом оборудовании.

Для приспособления к этим регламентам и добровольного снижения воздействия морского транспорта на окружающую среду Балтийские порты и судоходные линии реализовали – и очень успешно – несколько технологических и управленческих решений. Например, совершенствование сооружений по приему отходов и льяльных вод с пассажирских судов (уже имеющихся и планируемых) и система «никаких дополнительных сборов» являются региональным решением по поводу бункеровки СПГ, сооружений берегового электроснабжения и применяемых некоторыми портами экологически дифференцированных сборов.

Есть и другие подобные примеры сотрудничества между Балтийскими портами и другими заинтересованными сторонами.

Генеральный секретарь BPO Богдан Олдаковски сказал: «На основе многолетнего опыта в области управления окружающей средой Балтийские порты могут представить множество примеров хорошей практики, которыми могут руководствоваться и другие европейские порты. Региональное сотрудничество можно применить и в других портах ЕС. Это не означает, что наша работа в области устойчивого развития уже завершена, но многие порты Балтики достигли многого, и мы хотим поделиться этими достижениями с остальной частью ЕС».

BPO известны специфические экологические особенности Балтийского моря, и она поддерживает усилия для сохранения Балтийского моря в чистоте. Тем не менее BPO считает, что одинаковые правила в морских перевозках следует применять по всей Европе. Таким образом, BPO готова работать вместе с политиками, законодателями и партнерами по отрасли и разделить свои успехи и стандарты Балтийского региона.

Подробную информацию о соблюдении установок регламента и успехах, достигнутых в Балтийском регионе в сфере устойчивого решения экологических проблем в области морского транспорта, можно найти в опубликованном отчете BPO «Балтийское море в качестве модельного региона для зеленых портов и морского транспорта» (The Baltic Sea as a model region for green ports and maritime transport).

Цитаты с юбилейной конференции BPO

«Как генеральный директор по мобильности и транспорту я хочу убедиться, что европейские порты могут процветать в открытой среде, где они конкурируют на равных, где они способствуют нашему экономическому росту, а также политике в области энергетики и климата ЕС(...).»

Хенрик Хололей, генеральный директор по мобильности и транспорту Еврокомиссии

«Финансовая прозрачность должна идти в ногу с финансовой автономией, порты должны иметь право устанавливать собственные сборы, стратегию, чтобы организовать собственные доходы и получать прибыль. (...) В вопросе принципа автономии нам еще есть о чем дискутировать»

Изабелла Риккбост, генеральный секретарь ESPO

«Я думаю, мы должны напомнить политикам: хотя по устойчивому и активному региональному сотрудничеству регион Балтийского моря действительно является образцовым, сегодня более чем когда-либо нам нужно больше направленных политических обязательств и ответственности»

Анналезна Мякиля, исполнительный директор Ассоциации портов Финляндии



Su 25-uoju gimtadieniu, BPO!



Prieš 25 metus buvo įgyvendinta stipraus ir konkurencingo Baltijos regiono idėja. Ketvirtį amžiaus Baltijos uostų organizacija (BPO) aktyviai prisidėjo prie regiono vystymo, suburdama Baltijos šalis ir įrodydama, kad sunkiu darbu bei bendradarbiavimu galima pasiekti labai daug. Beveik du šimtai Helsinkio „Grand Marina“ konferencijų centre susirinkusių Europos uostų ir susijusių sektorių atstovų nagrinėjo naujausius su politika, ekonomika ir prekyba susijusius klausimus. Dalyviai taip pat aptarė Baltijos regiono aplinkai draugiško krovinių transportavimo ir žalių uostų pavyzdžius bei aplinkosaugos reikalavimų laikymosi metodus. ▶

«В конце концов, все крутится вокруг портов, которые в индивидуальном порядке берут на себя ответственность и делают все, что только могут, ради защиты окружающей среды, ее совершенствования и распространения информации об этом»

Дэвид Уайтхэд, директор Ассоциации портов Великобритании

«То, что вы сделали за 25 лет для облегчения глобальных изменений в этом регионе и во всем мире, можно сравнить с чудом. Вы должны гордиться своими достижениями – вы поистине являетесь лидерами в революции топлива СПГ. Нам всем нужна ваша помощь, советы и рекомендации»

Вальтер Пурио, исполнительный директор Института судового топлива, Австралия ■





Baltijos uostai – žalių uostų pavyzdys

Šių metų rugsėjo 8–9 dienomis Helsinkyje vykusioje Baltijos uostų konferencijoje BPO pristatė Baltijos regiono laimėjimus palaikant ekologinę pusiausvyrą bei pabrėžė savo, kaip pavyzdžio visai likusiai Europos Sąjungai, poziciją.

BPO kviečia politikus, įstatymų leidėjus bei pramonės organizacijas dirbti kartu ir pasidalinti savo pasiekimais bei standartais su kitais ES regionų uostais ir su jūrininkyste susijusiais sektoriais.

Baltijos regionas klesti ir prie to žymiai prisidėjo jūrų transportas.

Baltijos jūros eismas yra vienas intensyviausių, sudarantis 15% krovininių pervežimų visame pasaulyje. Baltijos uostai tapo svarbiais tarptautinių prekių srautų taškais ir pagrindiniais turto generatoriais. 2015 m. bendroji Baltijos šalių uostų apyvarta siekė 870 mln. tonų.

Dėl žmogaus veiklos Baltijos regiono ekologijai ir biologinei įvairovei gresia eutrofikacija. Baltijos aplinkosauginiai iššūkiai žinomi jau seniai ir yra labai gerai ištyrinėti. Surinkta pakankamai duomenų apie šių problemų priežastis. Vienas tokių veiksnių, nors ir ne pagrindinis, yra intensyvi prekyba tarp išsivysčiusių aplinkinių šalių, dėl kurios išauga transporto paslaugų, įskaitant jūrų transportą, poreikis.

Svari Baltijos jūra – tai visų Baltijos regiono šalių tikslas. Norint sumažinti jūrų transporto įtaką Baltijos ekosistemai, Baltijos ir Šiaurės Europos regionui buvo pasiūlyta keletas aplinkosauginių reglamentų, tokių kaip SOx ir NOx emisijų apribojimai. Be to, Baltijos jūros regionas yra pirmasis pasaulyje, pasiūlęs naudoti specialias, TJO nustatytas vietas teršalų išleidimui iš laivų.

Remiantis šiuo sprendimu, visi TJO registruoti, po Baltijos jūrą plaukiojantys keleiviniai laivai įpareigoti išleisti savo nutekamuosius vandenius specialiai tam skirtuose uosto priėmimo įrenginiuose, arba apdoroti juos savo laive turima įranga.

Norint prisitaikyti prie šių reglamentų ir savanoriškai mažinti jūrų transporto poveikį aplinkai, Baltijos uostai bei laivybos linijos įgyvendino – ir labai sėkmingai – keletą technologinių bei valdymo sprendimų. Pavyzdžiui, nuotekų iš keleivinių laivų priėmimo įrenginių tobulinimas (jau suplanuota ir naudojama) bei „jokių papildomų mokesčių“ sistema yra regioninis sprendimas dėl SGD laikymo, kranto energijos tiekimo įrenginių ir kai kurių uostų taikomų skirtingų aplinkosaugos mokesčių. Tokių bendradarbiavimo tarp Baltijos uostų bei kitų suinteresuotų asmenų pavyzdžių yra ir daugiau.

BPO generalinis sekretorius Bogdan Ołdakowski kalbėjo: „Remiantis ilgąmete aplinkosaugos valdymo patirtimi, Baltijos uostai gali pasidalinti daugeliu gerosios praktikos pavyzdžių, kuriais galėtų vadovautis ir kiti Europos uostai. Regioninį bendradarbiavimą galima pritaikyti ir kitiems ES uostams. Tai nereikia, kad mūsų darbas tvarumo srityje jau padarytas, tačiau Baltijos uostai yra daug pasiekę ir mes norime tais pasiekimais pasidalinti su visa likusia ES.“

BPO žino specifinius Baltijos jūros bruožus ir palaiko pastangas išlaikyti ją švarią. Tačiau BPO mano, kad vienodos taisyklės jūrų transportui turėtų būti taikomos visoje Europoje. Taigi BPO yra pasiruošusi bendradarbiauti su politikais, įstatymų leidėjais ir pramonės partneriais bei pasidalinti savo sėkme ir Baltijos regiono standartais.

Detali informacija apie reglamento nuostatų laikymąsi ir Baltijos regiono pasiekimus, ieškant aplinką saugančių sprendimų jūrų transportui, pateikiama BPO išleistoje ataskaitoje „Baltijos jūra kaip pavyzdinis žalių uostų ir jūrų transporto regionas“.

Citatos iš BPO jubiliejinės konferencijos

„Mes ne visuomet galime sukurti ateitį savo uostams, tačiau galime kurti uostus savo ateičiai.“

Bjarne Mathiesen, „Ramboll Group“ vyresnysis rinkos direktorius

„Galime būti tikri, kad tai, kas surkurta Baltijos regione, galima laikyti geriausia praktika visur. (...) Jūs jau atlikote daugybę paruošiamųjų darbų, sukauptėte milžinišką patirtį ir visų tų procesų nebereikia kartoti kitose pasaulio kampeliuose, jums tereikia pasidalinti patirtimi ir savo priimtais standartais.“

Dimitrios Theologitis, Uostų ir vidaus vandens skyriaus viršininkas, Europos Komisija

„Būdamas mobilumo ir transporto direktoriumi, noriu įsitikinti, kad Europos uostai gali klestėti atviroje aplinkoje, kurioje sudarytos lygios sąlygos, kur jie gali prisidėti prie mūsų ekonominio augimo, taip pat ES energijos ir klimato politikos (...)“

Henrik Hololei, Mobilumo ir transporto generalinio direktorato generalinis direktorius, Europos Komisija

„Žvelgiant iš nacionalinės ar regioninės perspektyvos, svarbiausia skaitmeninimas. Jūsų sektoriaus pagrindiniai iššūkiai yra aplinkos apsauga, saugumas ir su juo susiję klausimai, taip pat jūsų sektoriaus efektyvumas ir produktyvumas. (...) Skaitmeninės technologijos – tai raktas, padėsiantis juos išspręsti.“

Esko Aho, Suomijos pramonės Rytų skyriaus pirmininkas

„Uostai iš tiesų yra visų mūsų, jūros mylėtojų, alfa ir omega.“

Hermanni Backer, HELCOM Jūrininkystės grupės sekretorius



Авиационный форум в Абу-Даби объединил международные авиакомпании и экспедиторов



Авиационный форум Neutral Air Partner состоялся в Абу-Даби, столице Объединенных Арабских Эмиратов, в центре наиболее динамично развивающегося ближневосточного региона. Несмотря на то, что форум NAP собирался впервые, посещаемости могли позавидовать наиболее именитые и известные мировые логистические конференции и саммиты. Более 100 топ-менеджеров, связанных с авиагрузовой логистикой, встречались в течение 4 рабочих дней в ОАЭ и провели более 1000 двусторонних встреч и переговоров. Основную идею форума озвучил организатор и основатель Neutral Air Partner Кристо Спироу: это создание нейтральной платформы для взаимодействия участников авиагрузового рынка из различных стран и отраслей, связанных с авиагрузовой логистикой. В функции платформы входит не только доступ к совместным конференциям, переговорам и контактам членов ассоциации, но и современная IT-система, включающая единую базу данных авиакомпаний, ассоциаций и логистических компаний, связанных с воздушными грузоперевозками.

Одной из основных тенденций в пассажирских авиаперевозках стало формирование с начала 2000-х альянсов авиакомпаний, таких как SkyTeam, StarAlliance, что позволило увеличить процент загрузки кресел за счет кооперации. Авиагрузовой рынок пошел по стопам пассажирского также путем формирования ассоциаций, расширения количества интерлайн-соглашений, что помогло стабилизировать коэффициент коммерческой загрузки воздушных судов.

В текущей ситуации стремительного развития информационных технологий и цифровой формы обмена данными в логистике стала необходимой кооперация авиаперевозчиков не только друг с другом, но и с экспедиторскими компаниями, агентами по продажам, агентами по наземной обработке грузов в целях формирования единых стандартов сервиса по обслуживанию торговых грузопотоков.

Интерес к мероприятию в Абу-Даби и состав его участников говорят о том, что взаимодействие равных партнеров есть путь к развитию нового авиагрузового рынка, основанного на профессиональных логистических услугах и современных технологиях.

Мысли докладчиков

Кристо Спироу, организатор и основатель Neutral Air Partner: «Система включает в себя не только логистические компании, таможенных брокеров и экспедиторов, но и вендоров: аэропорты, авиакомпании, морских агентов, с которыми также может быть налажена прямая связь онлайн через технологию NAP».

Джордж Бивер, вице-президент российской авиакомпании Air Bridge Cargo: «По исследованию, проведенному ABC, после глобального падения последних лет, связанного с экономическим кризисом, в 2017-2018 годах вновь ожидается рост мирового ВВП на 3,1-3,3% в годовом исчислении, в том числе прогнозы на рост объемов авиагрузовых перевозок составляют 2%-2,5% в год и более.»

Abu Dabyje įvykęs „Aircargo“ forumas suvienijo tarptautines kompanijas ir ekspeditorius

„Neutral Air Partners“ (NAP) organizuojamas „Aircargo“ forumas įvyko Jungtinių Arabų Emyratų sostinėje Abu Dabyje, įsikūrusiame dinamiškiausiai besivystančiame Vidurio rytų regione.

Nepaisant to, kad NAP forumas susirinko pirmą kartą, lankytojų skaičiaus jam galėtų pavydėti net pačios iškiliausios ir žinomiausios pasaulio logistikos konferencijos. Per keturias darbo dienas daugiau nei 100 aukščiausio lygio krovininių gabenimo oru logistikos srityje dirbančių vadovų JAE sudalyvavo daugiau nei tūkstantyje susirinkimų ir derybų „akis į akį“.

Pagrindinę forumo idėją – „sukurti neutralią platformą įvairių šalių oru gabenamų krovinių rinkos dalyviams, dirbantiems įvairiose pramonės srityse bei susijusiems su oro transporto logistika“ – pristatė „Neutral Air Partners“ įkūrėjas ir forumo organizatorius Christos Spirou. Platforma ne tik suteikia galimybę dalyvauti konferencijose, derybose ar susitikti su asociacijos nariais, bet ir naudotis šiuolaikine IT sistema bei oro linijų, partnerių ir su oru gabenamais krovinių dirbančių logistikos kompanijų duomenų baze.

Nuo 2000 m. oro linijų aljansų, pavyzdžiui, „SkyTeam“, „StarAlliance“ ir pan. formavimasis tapo viena pagrindinių keleivinio oro transporto tendencijų, kuri bendraujant ir kooperuojantis, padėjo padidinti keleivinių vietų užimtumą. Remiantis keleivinio transporto rinkos patirtimi, krovinių gabenimo oru rinkoje ėmė kurtis asociacijos, oru gabenamų krovinių aljansai, tarp oro linijų bendrovių buvo pasirašyta daug įvairių sutarčių, kurios padėjo stabilizuoti naudingosios talpos rodiklius.

Sparčiai besivystant IT technologijoms ir prireikus elektroninio duomenų apsikeitimo ne tik tarp vežėjų transportu, bet ir tarp šių vežėjų bei kitų rinkos dalyvių (prekybos agentų, antžeminio aptarnavimo įmonių, ekspeditorių ir pan.), tapo labai svarbu sukurti vienodus krovinių transportavimo oru paslaugų standartus.

Susidomėjimas Abu Dabyje įvykusi renginiu bei dalyvių sąrašas rodo, kad lygiaverčių partnerių bendradarbiavimas yra būdas skatinti oro krovinių rinkos plėtrą remiantis profesionaliomis logistikos paslaugomis ir moderniomis technologijomis.

Pranešėjų mintys

Miroslav Zolotarev, ACEX, Rusijos pasaulinio logistikos aljanso vadovas: „Matyti, kad oro transporto paklausa ne tokia jautri, kaip jūrų transporto, kur teko stebėti 30–40 proc. nuosmukį. Tai reiškia, kad paprastai su oro transportu siejama produkcija čia ir liks. Stabilūs rodikliai ir net krovinių srautų augimas rodo, kad oru transportuojamos produkcijos segmentas nemažėja su visais likusiais ekonominiais rodikliais.“

Roberto Casabianca, „Etihad Cargo“ oro linijų komercijos direktorius: „Visi pastebime augančią Viduriniųjų rytų („Ethihad“, „Emirates“, „Qatar Airways“) ir Kinijos („AirChina“, „Cathay Pacific“) oro linijų svarbą – jos plečiasi ir lenkia Europos vežėjus savo besivystančiais tinklais, investicijomis į flotilę bei novatoriškas technologijas. Inovacijos yra tiekimo grandinių variklis, o bendradarbiavimas – galimybė nestabiliu laikotarpiu paskirstyti riziką. IT technologijos yra pagrindinė šiuolaikinės logistikos vystymosi tendencija, vienijanti oro transporto vežėjus remiantis pasitikėjimu, atvirumu ir abipuse pagarba.“



Белорусская транспортная неделя: Новый шелковый путь, «Великий камень» и струнные технологии



В начале октября в мероприятиях 10-й, юбилейной Белорусской транспортной недели в столице Беларуси Минске приняли участие Беларусь, Россия, Украина, Литва, Латвия, Польша, Австрия, Франция, Швеция, Германия, Греция, Киргизия, Китай. На выставке «Транспорт и логистика – 2016» свою деятельность представили 80 компаний, состоялось несколько заседаний, конференций, форумов, семинаров, дискуссий за круглым столом, подписаны соглашения о сотрудничестве.

Транспортные связи Литвы и Беларуси закладывают фундамент для Шелкового пути

На литовско-белорусском транспортном форуме министр транспорта и коммуникаций Римантас Синкявичюс подчеркнул важность партнерства двух соседних государств в сфере транспорта и логистики для развития экономических связей между странами Азии и Евросоюза. «Беларусь является одним из крупнейших рынков для экспортных услуг Литвы, и их объемы постоянно растут. Положительные результаты обусловлены развитой транспортной инфраструктурой, тесным и долговременным сотрудничеством транспортных предприятий, компаний,



министерств транспорта обеих стран, цель которого – обоюдная экономическая выгода», – сказал Р. Синкявичюс.

Только за первое полугодие с.г. между этими двумя странами разными видами транспорта перевезено 10,1 млн тонн грузов. Поток транзитных грузов из Беларуси через Клайпедский порт вырос на 2,5 %, т.е. до 7,1 млн тонн, и составил 35,5 % всего грузооборота порта.

Клайпедский порт, в этом году снова фиксирующий рекордные результаты, является единственным настолько успешно работающим портом Балтийских стран, его еще иначе называют восточными морскими воротами в Западную Европу. На форуме было отмечено, что активное сотрудничество Литвы и Беларуси по осуществлению крупномасштабных проектов с китайскими партнерами обеспечит этим двум государствам значимое место в цепочке Нового шелкового пути.

На двухстороннем форуме, в котором принял участие и выступил с докладом представитель компании «China Merchants Group», заместитель генерального директора коммерческо-логистической компании «China Merchants China-Belarus» Юй Минхуа, прозвучала тема Нового шелкового пути, которая послужила прекрасным вступлением для дальнейших дискуссий на Белорусской транспортной неделе.

Новые транспортно-логистические возможности для Литвы – индустриальный парк в Беларуси

«Литва высоко ценит успешное осуществляемый белорусско-китайский проект – создание индустриального парка «Великий камень» и готова предоставить высококачественную транспортно-логистическую инфраструктуру, а также услуги резидентам этого парка», – отметил министр транспорта и коммуникаций Литвы на открытии международной выставки «Транспорт и логистика».

Создание индустриального парка «Великий камень» считается одним из важнейших этапов государственного проекта Китая «Экономический пояс Шелкового пути». Парк, создание которого ведется на расстоянии всего 25 км от Минска, должен стать для стран Центральной Азии воротами в Европу.

Логистический проект в индустриальном парке осуществляет компания «China Merchants Group», с которой ведут тесное сотрудничество АО «Lietuvos geležinkeliai» и Клайпедский государственный морской порт. Руководство «Великого камня» видит Клайпедский порт как важные морские ворота в Западную Европу.

Литва также активно поддерживает китайскую стратегию «Один пояс – один путь», цель которой – развитие транспортной инфраструктуры между Востоком и Западом и обеспечение быстрого, сбалансированного сообщения, т.е. упрощение таможенных процедур и стимулирование использования информационных технологий в сфере транспорта и логистики.

«В настоящее время одна из основных задач обеих наших стран – развитие транспортной связки между Азией и Европой. Это позволит обеспечить тесное сотрудничество государств этих двух материков в области транспорта и логистики, обоюдную выгоду для бизнеса», – уверяет Р. Синкявичюс.

Будем ли мы через несколько лет путешествовать по миру на струнах по небесным дорогам?

Кроме «Великого камня», с которого не спускают глаз инвесторы и другие так или иначе заинтересованные субъекты, повышенное внимание на выставке привлек еще один осуществляемый в Беларуси



Baltarusijos transporto savaitė: Naujasis šilko kelias, „Didysis akmuo“ ir styginės technologijos



инновационный проект инжиниринговой компании ЗАО «Струнные технологии» под руководством Анатолия Эдуардовича Юницкого, который представил концепцию и реальные образцы в корне нового, экологичного и скоростного транспорта Sky Way. Партнер и инициатор архитектурных проектов в Республике Беларусь компания БелТРАНС-НЕТ, вызвала огромный интерес слушателей на транспортно-логистическом конгрессе, в рамках Белорусской транспортной недели 2016, на котором осветила историю создания технологии Sky Way и возможность ее развития в Республике Беларусь.

Этот транспорт будет предназначаться для перевозки и пассажиров, и грузов.

Модули, которые со скоростью пятьсот километров в час и выше будут по струнам летать над городами, полями, реками, были доставлены на минскую выставку прямо с крупнейшей в Европе международной выставки инновационного транспорта «Inno Trans», прошедшей в Берлине, где они вызвали невиданный интерес.

Идею поддерживает и правительство Беларуси, выделившее на эксперименты немалые земельные площади на бывшем военном полигоне, где ныне ведется создание ЭкоТехноПарка.

Инициаторы проекта утверждают, что струнный транспорт, как Интернет 25 лет назад, изменит мир. Похоже, мы действительно стоим на пороге перемен. В ноябре в ЭкоТехноПарке планируется первый испытательный проезд по небесной дороге.

Будем ли мы через несколько лет путешествовать по миру на струнах по небесным дорогам?

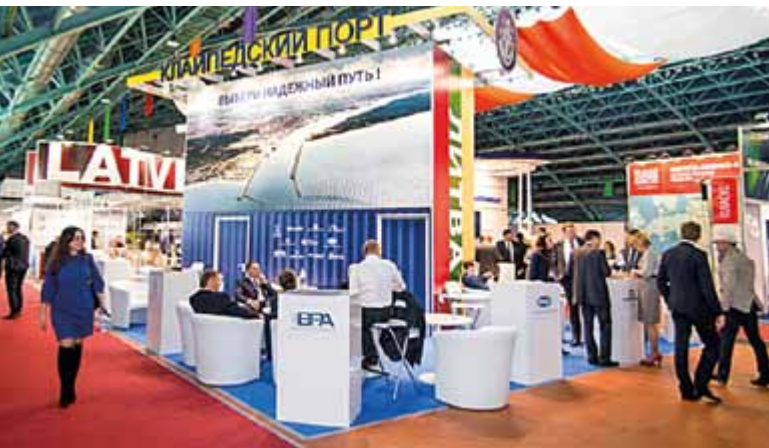
Следите за публикациями в журнале. Расскажем.



Spalio pradžioje Minske vykusių jubiliejinės 10-osios Baltarusijos transporto savaitės renginių dalyvavo Baltarusija, Rusija, Ukraina, Lietuva, Latvija, Lenkija, Austrija, Prancūzija, Švedija, Vokietija, Graikija, Kirgizija, Kinija.

Parodoje „Transportas ir logistika 2016“ savo veiklą pristatė 80 kompanijų, įvyko keletas posėdžių, konferencijų, forumų, seminarų, prezentacijų, apskritojo stalo diskusijų, pasirašyta susitarimų dėl bendradarbiavimo.





Industriiniame parke logistikos projektą įgyvendina kompanija „China Merchants Group“, su kuria glaudžiai bendradarbiauja AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. „Didžiojo akmens“ parko vadovai mato Klaipėdos uostą kaip svarbius jūrų vartus į Vakarų Europą.

Lietuva taip pat aktyviai palaiko Kinijos „Vienos juostos, vieno kelio“ strategiją, kurios tikslas – transporto infrastruktūros plėtra tarp Rytų ir Vakarų bei greito, sklandaus susisiekimo užtikrinimas, t. y. muitinės procedūrų supaprastinimas ir informacinių technologijų naudojimo transporto bei logistikos srityse skatinimas.

„Šiuo metu viena pagrindinių abiejų mūsų šalių užduočių – transporto jungties tarp Azijos ir Europos plėtra. Tai leis užtikrinti glaudų šių dviejų žemynų valstybių bendradarbiavimą transporto ir logistikos srityje, abipusę naudą verslui“, – teigė R. Sinkevičius.

Ar po keleto metų aplink pasaulį skriesime stygomis padangių keliais?

Be „Didžiojo akmens“, nuo kurio akių nenuleidžia investuotojai ir kiti vienaip ar kitaip suinteresuoti subjektai, parodoje itin daug dėmesio sulaukė dar vienas investicinis projektas, kurį vykdo inžinerinė kompanija UAB „Styginės technologijos“ („Струнные технологии“), vadovaujama Anatolijaus Junickio. Kompanija pristatė realius, iš esmės naujo, greitai ir ekologiško transporto Sky Way pavyzdžius. Projekto partnerė ir architektūrinių sprendimų iniciatorė Baltarusijos kompanija „Beltransnet“, Baltarusijos transporto savaitės metu vykusiame kongrese pristatė projekto istoriją ir galimybes, sulaukė didžiulio klausytojų dėmesio.

Šis transportas bus skirtas ir keleiviams, ir krovinių gabenimui.

Penkių šimtų kilometrų per valandą ir didesniu greičiu virš miestų, laukų, upių stygomis skriesiantys moduliai į Minsko parodą buvo atgabenti tiesiai iš Berlyne vykusios didžiausios Europoje tarptautinės inovatyvaus transporto „Inno Trans“ parodos, kur sulaukė neregėto susidomėjimo.

Idėją palaiko ir Baltarusijos vyriausybė, eksperimentams skyrusi nemažą žemės plotą buvusiam kariniame poligone, kur dabar kuriamas ekotechnologinis parkas.

Projekto sumanytojai ir įgyvendintojai teigia, kad styginis transportas, kaip prieš 25 metus internetas, pakeis pasaulį. Atrodo, kad iš tikrųjų stovime ant pokyčių slenksčio. Lapkritį ekotechnologiniame parke planuojamas pirmas bandomasis važiavimas padangių keliu.

Ar po kelių metų aplink pasaulį skriesime stygomis padangių keliais? Sekite žurnalo publikacijas. Papasakosime. ■



Lietuvos ir Baltarusijos transporto ryšiai kloja pamatus Šilko keliui

Lietuvos ir Baltarusijos transporto forume Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius pabrėžė dviejų kaimyninių valstybių partnerystės transporto ir logistikos srityje svarbą ekonominių ryšių tarp Azijos ir ES šalių plėtrai. „Baltarusija yra viena didžiausių rinkų Lietuvos eksporto paslaugoms, ir jų nuolat daugėja. Teigiamus rezultatus lemia išplėta transporto infrastruktūra, glaudus ir ilgametis abiejų šalių transporto įmonių, kompanijų, susisiekimo ministerijų bendradarbiavimas, kurio tikslas – abipusė ekonominė nauda“, – sakė R. Sinkevičius.

Vien tik per pirmąjį šių metų pusmetį tarp šių dviejų šalių įvairiarūšiu transportu pervežta 10,1 mln. tonų krovinių. Transzitinis krovinių srautas iš Baltarusijos per Klaipėdos uostą išaugo 2,5 proc., t. y. iki 7,1 mln. tonų, ir siekė 35,5 proc. visos uosto krovos.

Šiomet vėl rekordinius rezultatus fiksuojantis Klaipėdos uostas yra vienas iš sėkmingai dirbančių Baltijos šalių uostas, kitaip dar vadinamas Rytų jūrų vartais į Vakarų Europą. Forume pabrėžta, kad aktyvus Lietuvos ir Baltarusijos bendradarbiavimas, įgyvendinant didelio masto projektus su Kinijos partneriais, šioms dviem valstybėms užtikrins reikšmingą vietą Naujojo šilko kelio grandinėje.

Dviejų šalių forume, kuriame dalyvavo ir pranešimą skaitė „China Merchants Group“ atstovas, komercinės ir logistikos kompanijos „China Merchants China-Belarus“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Yu Minghua, skambėjusi Naujojo šilko kelio tema buvo puiki įžanga tolesnėms diskusijoms Baltarusijos transporto savaitėje.

Naujos transporto ir logistikos galimybės Lietuvai – industrinis parkas Baltarusijoje

„Lietuva labai vertina sėkmingai įgyvendinamą Baltarusijos ir Kinijos projektą – industrinio parko „Didysis akmuo“ kūrimą, ir yra pasirengusi suteikti aukštos kokybės transporto bei logistikos infrastruktūrą, taip pat paslaugas šio parko rezidentams“, – tarptautinės parodos „Transportas ir logistika“ atidaryme pabrėžė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras.

Industrinio parko „Didysis akmuo“ kūrimas laikomas vienu svarbiausiu Kinijos valstybinio projekto „Šilko kelio ekonominė juosta“ etapu. Tik 25 km atstumu nuo Minsko kuriamas parkas Centrinės Azijos šalims turėtų tapti vartais į Europą.

Литва может предложить Казахстану безопасные, быстрые и недорогие грузоперевозки

Lietuva gali pasiūlyti Kazachstanui saugius, greitus ir nebrangius krovinių pervežimus



В те же дни, что и в Минске, 4–6 октября в Алматы (Казахстан) прошла 20-я международная выставка транспорта и логистики «TransitKazakhstan 2016». В выставке приняли участие более 100 компаний из Казахстана, Беларуси, России, Германии, Китая, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии, Узбекистана, которые оказывают транспортные услуги складирования и предназначенного для этого оборудования, страхования грузов, растаможивания и другие услуги, связанные с транспортировкой.

В рамках юбилейной выставки состоялись дискуссия за круглым столом, семинар и международная транспортно-логистическая конференция, которую организовали АО «КТЗ Экспресс», Союз транспортников Казахстана «Kazlogistics», Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана, Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов/контейнеров совместно с компаниями «Атакент-Экспо» и «Iteca».

Участники из Литвы, Латвии и Эстонии представили национальные порты, терминалы, железные дороги и компании, оказывающие услуги в сфере логистики.

На общем стенде с дирекцией Клайпедского государственного морского порта экспонировались АО «Lietuvos geležinkeliai», ЗАО «Arijus» и ЗАО «Baltijos pervežimai».

«Литва обладает развитой транспортной инфраструктурой и сетью логистических центров, в Клайпедском порту действуют современные терминалы, так что она может предложить Казахстану безопасные, быстрые и недорогие перевозки различных грузов в страны Европы и Скандинавии транзитом по территории Литвы. Мы считаем, что у нас есть неиспользованный потенциал для усиления сотрудничества с этим государством, поэтому мы стремимся укреплять взаимоотношения», – говорит директор по экономике и финансам дирекции Клайпедского государственного морского порта Мартинас Армонайтис.

В выставках в Алматы и Минске международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA представил на индивидуальных стендах свою 17-летнюю деятельность. ■

Того же года, как и в Минске, 4–6 октября в Алматы (Казахстан) вышло 20-е издание международной выставки транспорта и логистики «Transit-Kazakhstan 2016». В выставке участвовало более 100 компаний из Казахстана, Беларуси, России, Германии, Китая, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии, Узбекистана, которые оказывают транспортные услуги складирования и предназначенного для этого оборудования, страхования грузов, растаможивания и другие услуги, связанные с транспортировкой.

Юбилейной выставки поводом стала дискуссия, семинар и международная транспортно-логистическая конференция, которую организовали АО «Атакент-Экспо» и «Iteca» организаторы «КТЗ Экспресс», Казахстанская ассоциация транспортников «Kazlogistics», Казахстанская национальная ассоциация экспедиторов и операторов вагонов/контейнеров.

Участники из Литвы, Латвии и Эстонии представили национальные порты, терминалы, железные дороги и компании, оказывающие услуги в сфере логистики.

«Литва имеет хорошо развитую транспортную инфраструктуру и логистическую сеть, в Клайпедском порту действуют современные терминалы, так что она может предложить Казахстану безопасные, быстрые и недорогие перевозки различных грузов в страны Европы и Скандинавии транзитом по территории Литвы. Мы считаем, что у нас есть неиспользованный потенциал для усиления сотрудничества с этим государством, поэтому мы стремимся укреплять взаимоотношения», – сказал директор Клайпедского государственного морского порта Мартинас Армонайтис.

На выставках в Алматы и Минске международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA представил на индивидуальных стендах свою 17-летнюю деятельность. ■





ТЕАТР НЕ СТРЕМИТСЯ БЫТЬ ЦЕНТРОМ РАЗВЛЕЧЕНИЙ – ОН СТИМУЛИРУЕТ МЫШЛЕНИЕ



Старейшим театром Литвы официально считается Каунасский драматический театр, основанный в 1920 г. Однако реально история театра в Литве началась гораздо раньше. Вполне вероятно, что она началась в старейшем городе Литвы – Клайпеде.

Мемельбург (сегодняшняя Клайпеда), впервые упомянутый в письменных источниках в 1252 г., в 1257–1258 гг. уже получил официальные права города. Сегодняшняя столица Литвы Вильнюс впервые в письменных источниках упомянута в 1323 г., а права города получила в 1387 г. Каунас впервые упомянут в 1361 г., а права города получил в 1408 г.

Подобным образом шло и развитие театра. Точная дата основания первого клайпедского театра неизвестна. В XVIII в. на планах города недалеко от крепостных рвов и реки Дане отмечено здание квадратной планировки, названное «Домом комедий». Оно стояло на государственной земле, налоги за которую платил город, а это свидетельствует о том, что владельцем первого клайпедского театра был магистрат. Некоторые авторы утверждают, что театр действовал в «Доме комедий» с 1777 г., а выступала в нем труппа Берлинского театра.

Если судить по афишам театров Вильнюса, Варшавы, Кракова, Львова, Гродно, Мангей-

ма, Гейдельберга, Праги и других городов, которые хранятся в фондах библиотеки им. Врублевских Академии наук Литвы, старейшая из которых датируется 1787 г., и по богатой коллекции афиш публичного городского театра Вильнюса 1811–1898 гг., можно сделать вывод, что клайпедский «Дом комедий» был первым или, как минимум, одним из первых театров Литвы.

На месте современной площади Театро в прежние века плескались болота устья Дане. В конце XVIII в. – начале XIX в. возле площади недалеко от Дане стоял старый склад, приспособленный для военных учений стрелкового батальона. В 1803 г. купец Вахсен построил для солдат новое здание, а в старом оборудовал театр. После смерти купца Вахсена в 1814 г. здание театра было продано и превращено в жилой дом.

Новый пик театральной жизни в Клайпеде начался после 1818 г., когда сюда переехал немец Ульбрих. Он оборудовал зал на 200 мест и открыл театр. По инициативе купцов Рупеля и Войтковича было учреждено акционерное общество, оно приобрело участок, и в конце 1818 г. на месте современного театра был построен новый кирпичный театр. Это было двухэтажное здание с мансардой в неоклассическом стиле. Во время городского

Предназначение театра – рассказывать истории: людей, народов, эпох. Через Клайпедский театр, похоже, история прошла сама, оставив яркие следы. Какое влияние это оказало и оказывает на формирование театра, его идеи и стратегию?

Несомненно, театр – это не здание, а царящий в нем дух. Этот дух создавали и пестовали разные люди, работавшие в нем творческие коллективы, личности, выдающиеся актеры, режиссеры, сценографы, композиторы и множество не видимых на сцене работников театра, благодаря которым в театре создается иллюзия жизни. Все они оставили свой след, и этот след, бесспорно, ощутим сегодня и будет ощутим и в будущем. История так или иначе формирует настоящее, влияет на сегодняшний и, пожалуй, будущий репертуар. Решая, что мы будем делать сегодня, мы интересуемся и анализируем, что создавалось раньше, какое влияние это оказывало на театр и развитие культуры.

Планируя репертуар сезона, мы акцентировали, что не стремимся приспособливаться к сегодняшним актуальностям, больше не играем формами и идеями. По нашему разумению, классика сегодня является самой настоящей актуальностью, а зритель наиболее истосковался по актерскому театру. На это мы и ориентируемся. Поэтому после длительной реконструкции театр в прошлом году открылся исторической пьесой Арвидаса Юозайтиса «Королева Луиза», раскрывающей наболев-

пожара 1854 г. театр сгорел. Руины театра приобрел купец Масон и на собственные средства на старом фундаменте в 1857 г. построил новый театр – как минимум, три его фасада стоят и по сей день.

Новой завязкой Клайпедского драматического театра можно считать 1935 г., когда в Клайпеду после закрытия был перенесен Шяуляйский театр. Под названием Клайпедского государственного театра он действовал до весны 1939 г., до т.н. аннексии Клайпедского края.

24 марта 1939 г. на тяжелом крейсере «Deutschland» из Пилау в сопровождении одиннадцати военных кораблей Вермахта в Клайпеду прибыл Адольф Гитлер и с балкона театра произнес историческую речь, которой официально была подтверждена аннексия Клайпедского края.

С началом Второй мировой войны театр был закрыт.

Сегодняшний Клайпедский драматический театр со старейшим в Литве зданием все еще хранит дух его истоков и долгую, красочную, противоречивую и трагическую историю.

Об истории, настоящем и будущем театра беседуем с руководителем Клайпедского драматического театра ТОМАСОМ ЮОЧИСОМ.



шие раны Клайпедского края. Четырехчасовой спектакль рассказывает об одном годе Клайпеды, который провела здесь королева Пруссии, супруга Фридриха Вильгельма III, правившего Пруссией в 1797–1840 гг. Бывший руководитель театра Гядиминас Пранцкунас сознательно стремился начать сезон с такого сложного спектакля, задавшего тон направлению сегодняшнего Клайпедского драматического театра – актуального, побуждающего думать. Такое воздействие сегодня оказывает классика.

Театральный сезон вы начали с премьеры – психологической драмы «Отец», написанной Августом Стриндбергом в 1887 г. Почему те, кто любили друг друга, отдаляются, замыкаются в своих частных мирах, а на смену любви постепенно приходит сначала равнодушие, а затем и откровенная ненависть? Как мы обучаемся этому страшному искусству медленно отравлять друг друга тихим презрением, а затем и вообще объявляем друг другу открытую безжалостную войну? Почему любящие перестают любить? Почему после красивых обещаний люди начинают создавать ад друг для друга и мечтать, чтобы смерть как можно скорее их разлучила? Это вопросы, которые сегодня, возможно, даже актуальнее, чем были почти 130 лет назад. В силах ли сегодняшний театр и вообще театр ответить на них?

Театр не дает ответов. Театр выдвигает проблему. Он должен дать человеку импульс самостоятельно искать ответ. Только в театре могут разрушаться все границы и обнажаться душевные раны. Театр не стесняется открыто выпалить в лицо всю правду. Он не может вернуть любовь, не может помирить семью. Но если человек выходит из театра в раздумьях, тогда мы своей цели добились. Побудить человека углубляться внутрь себя, в свои чувства, отношения, слушать и слышать друг друга – таково наше стремление. Это может

сделать актерский спектакль, сильные актерские работы, не прикрытые и не загроможденные затейливыми режиссерскими формами.

Почему Клайпедский драмтеатр выбрал это произведение?

Мы живем в мире, когда люди уже не пытаются понять друг друга. Они постоянно повторяют одни и те же ошибки. А.Стриндберг больше ста лет назад сказал, что падение сначала начинается в душе каждого человека. Постановщик спектакля, одна из известнейших режиссеров Латвии Мара Кимеле также считает, что все войны начинаются внутри каждого человека.

«Мы много говорим о том, что мир сошел с ума – идут войны между людьми, странами, религиями, ошеломляют безумные поступки людей. А я думаю, что самая большая и наиболее мучительная война происходит между самыми близкими людьми. И, к сожалению, эта война проигрывается. Если бы воцарился мир, понимание, гармония в ближайшей среде, то и континентальные войны, быть может, завершились бы. Хотелось бы, чтобы и зрители, глядя на наших героев, переосмыслили свои отношения с близкими», – говорит М. Кимеле.

В определенном смысле это одна из причин, почему в этом сезоне мы отказались от спектаклей легкого содержания. Театр не стремится быть ареной для развлечений.

Под каким моральным флагом театр встречает своих поклонников? Какого зрителя он ждет, на кого рассчитывает?

У меня есть огромная надежда, что зрители узнают театр с другим содержанием. Узнают, что мы являемся современным театром, но только не для веселья и развлечений, а для размышлений. 81-й театральный сезон обещает быть очень интенсивным, интригующим, привлекающим известными фамилиями, современным фарсом, классикой, спекта-

клем для детей, современной литовской драматургии и, наконец, впервые организуемым международным театральным фестивалем.

Международный фестиваль своеобразно подтвердил бы статус Клайпедского театра, который может смело конкурировать со знаменитыми театрами?

Не скрою, мы стремимся выйти на международную арену. Цель предстоящего в начале июня международного театрального фестиваля – привезти те спектакли, которые другие фестивали в Литве еще не показывали, и тех режиссеров, которые в настоящее время достаточно известны, а в будущем, быть может, станут звездами первой величины. Мы ждем на фестивале «Nowy Teatr» из Польши с режиссером Михалом Борчухом. Его спектакль «Апокалипсис» – один из лучших спектаклей 2015 г. в Польше. Будут приглашены театры из Украины, Беларуси, Латвии, примут участие в фестивале и известные труппы театров Литвы. Запланировано показать восемь спектаклей. Поскольку время организуемого нами фестиваля совпадает с хорошо известным международной художественной общественности Клайпедским джазовым фестивалем, проводимым уже в двадцать третий раз, быть может, нам удастся объединить усилия с организаторами джазового фестиваля хотя бы для одного совместного мероприятия.

Сегодня театр выглядит как новый, ведь в прошлом году после длительной реконструкции и «ссылки» труппы он снова открыл двери для зрителей. Не развеялся ли за долгие годы странствий магический дух театра? Поселилась ли здесь снова Мельпомена и другие музы? Как они ладят с современными технологиями, которых, похоже, в новом театре уже больше, чем муз?

Театр был закрыт восемь лет. Это очень серьезное испытание. Театр не рассыпался, не распался. Он, возможно, даже больше обычного сплотился, работал, творил, стремился к высотам, получал почетные награды – «Золотой сценический крест» – и с новыми идеями вернулся в возрожденный театр, который иногда напоминает центр высоких технологий. Внедренные в театр новейшие и самые прогрессивные сценические технологии творят чудеса. Им под стать и их цена, составляющая половину стоимости реконструкции всего театра.

Технологии не портят и не подавляют дух театра. Наоборот – они помогают создать атмосферу и усилить впечатление. Они позволяют менять пространства и творить малень-



Сцена из спектакля «Королева Луиза». Автор А. Юозайтис, режиссер Г. Падегимас. Премьера – декабрь 2015 г.



кие чудеса, например, зал на глазах у зрителей превращается в собор. У режиссеров имеется много возможностей раскрывать свои замыслы. Сегодня мы являемся самым современным театром в Литве. Подобных технологий нет и в других театрах стран Балтии.

Немало техники и технологий в Клайпеду доставлено из Китая. Как эта техника покоряется литовским специалистам?

Большая часть оборудования из Китая отмечена оригинальным товарным знаком, означающим, что оно изготовлено в Китае или в других странах. В Китае театр приобрел парогенератор и снеговую машину, дорогостоящее звуковое оборудование и прочую технику. Мы не боимся китайской продукции. В ходе подготовки к международному театральному фестивалю оборудование для синхронного перевода мы также планируем купить в Китае. Выбираем изготовителей высокого уровня, а театральное оборудование китайских производителей ничуть не уступает продукции немецких изготовителей.

У нас в театре работает команда из девятнадцати сильнейших специалистов-техников. Это – молодые специалисты, которые инсталлировали это оборудование и остались работать в театре. Хотя их втрое меньше, чем работает спецов в Национальном драматическом театре, они отлично справляются с заданиями. Технических специалистов, которых работе с оборудованием нового поколения обучили изготовители, мы и в будущем будем направлять к изготовителям для совершенствования и углубления знаний.

Может, в будущем театр свяжут с Китаем не только технические и технологические, но и творческие связи. Ведь Китай обладает чрезвычайно древними и глубокими театральными традициями, он открыт к познанию иных художественных направлений. Некоторые театры Литвы уже успешно представляют свои работы на театральных фестивалях в Китае.

Обмен творчеством всегда открывает перед театром новые двери и возможности. Мы стремимся не только создать хороший продукт и показать его Литве. Мы хотим шире представлять свое творчество. В будущем году мы не только организуем международный театральный фестиваль, но и сами собираемся участвовать в фестивалях других стран.

Китай для нас очень интересная страна. С новыми постановками мы планируем знакомить представителей китайской культуры. Было бы интересно подробнее ознакомиться с драматургией Китая. Хотя наши страны и культуры очень разные, однако все мы – дети одной планеты Земля, все мы люди со своими чувствами – любовью, тоской, злостью, болью и радостью, которые понятны каждому.

Сегодня мир живет своеобразными циклами – от кризиса до кризиса. Но история показывает, что человечество обращается к искусству и культуре тогда, когда приходит-

ся столкнуться с отчаянной ситуацией или когда оказывается на самом дне. Похоже, что человечество приближается к такому состоянию. Может, потому в настоящее время взгляды все более устремляются на культуру и искусство.

Каждому понятно, что театр является одной из областей искусства, предназначенной для воспитания и совершенствования человеческой души, однако иногда игнорируется факт, что театр также является и бизнесом, который должен содержать огромный сложный механизм, гарантирующий стабильную и достойную жизнь для деятелей искусства, создавать надлежащие условия для творчества исключительным талантам. Такие взаимоотношения искусства и бизнеса подтверждает история – у истоков создания Клайпедского театра стояли известнейшие купцы того времени.

Вы являетесь представителем поколения X – одного из самых бунтарских поколений, к которому относятся не терпящие формальностей люди, очень самостоятельные, пробивные, не боящиеся меняться и учиться. Как вы расцениваете эту ситуацию искусства – бизнес, или, иначе говоря, каков ваш бизнес-план?

Мой бизнес-план – сильный репертуар. Хорошо состыкованная деятельность коммерческого, маркетингового отделов. Создав безупречный продукт, необходимо изобретательно привлечь людей, чтобы они захотели смотреть.

Мы намереваемся повернуть театральным процесс другой стороной, т.е. не изготавливать всем доступный привлекательный массовый продукт, а создать, может, и трудно продаваемый, сложный, интеллектуальный, эмоционально глубокий продукт и преподнести так, чтобы зритель его покупал и оставался в восхищении, чтобы были затронуты самые чувствительные струны – человеческие чувства. Конечно, это сродни хождению по острию ножа. Это напряжение.

Сегодня модно считать, что напряжения следует избегать. Проводятся всевозможные курсы, как избавиться от напряжения, учат, как жить весело и счастливо. Театр поступает наоборот – мы создаем напряжение. История подтверждает – лучшие произведения искусства рождались не от легкой жизни, большой радости или счастья. Жить легко, весело и счастливо просто – на это способны алкоголики и глупцы. Однако чувствовать себя счастливым, создавая счастье вокруг себя удается не каждому. Нельзя рассчитывать на легкое получение легкой и осмысленной жизни. Для этого требуется напряженный труд. Мы в своем коллективе договорились, что творческое напряжение – это реактивный двигатель, придающий спектаклю силу, которую все мы готовы отдать зрителю.

Благодарю за беседу. ■

TEATRAS NESIEKIA BŪTI PRAMOGŲ ARENA – JIS SKATINA MĄSTYTI

Seniausiu Lietuvos teatru oficialiai tituluojamas 1920 m. įkurtas Kauno dramos teatras. Tačiau tikroji teatro istorija Lietuvoje prasidėjo kur kas anksčiau. Tikėtina, kad ji prasidėjo seniausiam Lietuvos mieste – Klaipėdoje.

1252 m. pirmą kartą rašytiniuose šaltiniuose paminėtas Mėmelburgas (dabartinė Klaipėda), 1257–1258 m. jau buvo gavęs oficialias miesto teises. Dabartinė Lietuvos sostinė Vilnius pirmą kartą rašytiniuose šaltiniuose paminėta 1323 m., o miesto teises gavo 1387 m. Kaunas pirmą kartą paminėtas 1361 m., miesto teises gavo 1408 m.

Panašiai vyko ir teatro raida. Tiksliai pirmojo Klaipėdos teatro įkūrimo data nėra žinoma. XVIII a. miesto planuose netoli pilies griovių ir Danės upės yra pažymėtas kvadratinio plano pastatas, pavadintas „Komedijų namais“. Jis stovėjo valstybinėje žemėje, už kurią mokesčius mokėjo miestas, o tai rodo, jog pirmojo Klaipėdos teatro savininkas buvo magistratas. Kai kurie autoriai teigia, kad teatras „Komedijų namuose“ veikė nuo 1777 m., o jame vaidinusi Berlyno teatro trupė.

Remiantis Lietuvos mokslų akademijos Vrublevskių bibliotekos fonduose saugomomis Vilniaus, Varšuvos, Krokuvos, Lvovo, Gardino, Manheimo, Heidelbergo, Prahos ir kitų miestų teatrų afišomis, kurių seniausia datuojama 1787 m., bei gausia 1811–1898 m. viešojo Vilniaus miesto teatro afišų kolekcija, galima daryti išvadą, kad Klaipėdos „Komedijų namai“ buvo pirmasis arba bent jau vienas pirmųjų Lietuvos teatrų.

Dabartinės Teatro aikštės vietoje ankstesniais amžiais telkėjo Danės žiočių pelkės. XVIII a. pabaigoje – XIX a. pradžioje prie aikštės, netoli Danės, stovėjo senas šaulių batalionui skirtas sandėlis, pritaikytas karių pra-



tyboms. 1803 m. pirklys Vachsenas, kariams pastatęs naują pastatą, senajame įrengė teatrą. Po pirklio Vachsenos mirties 1814 m. teatro pastatas buvo parduotas ir paverstas gyvenamuoju namu.

Naujas teatrinio gyvenimo pakilimas Klaipėdoje prasidėjo po 1818 m., kai čia atvyko vokietis Ulbrichas. Jis įrengė 200 vietų salę ir atidarė teatrą. Pirklių Rupelio ir Voitkovičiaus iniciatyva įkurta akcininkų bendrovė įsigijo sklypą ir 1818 m. pabaigoje buvo baigtas statyti naujasis mūrinis teatras dabartinio teatro vietoje. Tai buvo dviejų aukštų klasicizmo stiliaus pastatas su mansarda. 1854 m. mieste kilus gaisrui teatras sudegė. Teatro griuvėsius nupirko pirklys Masonas ir savo lėšomis ant senųjų pamatų 1857 m. pastatė naują pastatą, kurio bent jau trys fasadai tebestovi ir dabar.

Nauja Klaipėdos dramos teatro užuomazga galima laikyti 1935 m., kai į Klaipėdą buvo perkeltas uždarytas Šiaulių teatras. Pavadinamas Klaipėdos valstybiniu teatru jis veikė iki 1939 m. pavasario, t. y. iki Klaipėdos krašto aneksijos.

1939 m. kovo 24 d. iš Pilau šarvuočiu „Deutschland“, lydimas vienuolikos Vermachto karinių laivų, į Klaipėdą atvykęs Adolfas Hitleris iš teatro balkono pasakė istorinę kalbą, kuria oficialiai buvo užtvirtinta Klaipėdos krašto aneksija.

Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui teatras buvo uždarytas.

Dabartinis Klaipėdos dramos teatras – seniausias Lietuvoje teatro pastatas – tebesaugo jo ištakų dvasią bei ilgą, spalvingą, prieštarinę ir tragišką istoriją.

Apie istoriją, teatro dabartį ir ateitį kalbamės su Klaipėdos dramos teatro vadovu TOMU JUOČIU.

Teatro paskirtis yra pasakoti istorijas: žmonių, tautų, epochų. Per Klaipėdos teatrą, regis, istorija praėjo pati, palikdama ryškius pėdsakus. Kokią įtaką tai turėjo ir turi teatro formavimuisi, jo idėjoms ir strategijai?

Be abejo, teatras – tai ne pastatas, o jame tvyranti dvasia. Tą dvasią kūrė ir puoselėjo įvairūs žmonės, jame dirbę kūrybiniai kolektyvai, asmenybės, išskilūs aktoriai, režisieriai, scenografai, kompozitoriai ir būriai scenoje nematomų teatro darbuotojų, kurių dėka teatre sukuriama gyvenimo iliuzija. Jie visi paliko savo pėdsaką ir tas pėdsakas nenuginčijamai jaučiamas dabar ir bus jaučiamas ateityje. Istorija vienaip ar kitaip formuoja dabartį, daro įtaką šiandienos ir, ko gero, ateities repertuariui. Spręsdami, ką darysime šiandien, mes domimės ir analizuojame, kas buvo kurta anksčiau, kokį poveikį tai turėjo teatro ir kultūros raidai.

Planuodami sezono repertuarą akcentavome, kad nesistengiamo taikytis prie dienos aktualijų, nebežaidžiame formomis ir idėjomis. Mūsų manymu, klasika šiandien yra tikriausia aktualija, o žiūrovas labiausiai pasiilgęs aktorinio teatro. Į tai ir orientuojamės. Todėl po ilgai trukusios rekonstrukcijos teatras pernai atidarytas su istorine Arvydo Juozaičio pjese „Karalienė Luizė“, atveriančia skaudžias Klaipėdos krašto žaizdas. Keturias valandas trunkantis spektaklis pasakoja apie vienerius Klaipėdos metus, kuriuos čia praleido Prūsijos karalienė, Frydricho Vilhelmo III, valdžiusio Prūsiją 1797–1840 m., žmona. Buvęs teatro vadovas Gediminas Pranckūnas sąmoningai siekė pradėti sezoną tokiu sunkiu, sudėtingu spektakliu, davusiu toną dabartinio Klaipėdos dramos teatro – aktualaus, skatinančio mąstyti – kryptį. Tokį poveikį šiandien daro klasika.

Teatrinį sezoną pradėjote premjera – Augusto Strindbergo 1887 m. parašyta psichologine drama „Tėvas“. Kodėl tie, kurie mylėjo vienas

kitą, nutolsta, užsidaro savo privačiuose pasaulėliuose, o meilę pamažu pakeičia iš pradžių abejingumas, o paskui ir atvira neapykanta? Kaip mes išmokstame to baisaus meno vienas kitą iš lėto nuodyti tylia pagieža, o paskui apskritai paskelbiame vienas kitam ir atvirą negailestingą karą? Kodėl mylimieji nustoja mylėti? Kodėl po gražių pažadų žmonės ima kurti pragarą vienas kitam ir svajoti, kad mirtis kuo greičiau juos išskirtų? Tai klausimai, kurie šiandien gal net labiau aktualūs negu buvo prieš beveik 130 metų. Ar šiandieninis teatras ir apskritai teatras pajėgus į juos atsakyti?

Teatras neduoda atsakymų. Teatras iškelia problemą. Jis turi duoti impulsą žmogui pačiam ieškoti atsakymo. Tik teatre gali būti griaunamos visos ribos ir atveriamos dvasios žaizdos. Teatras nesivaržo atvirai tėkšti į veidą visą tiesą. Jis negali sugrąžinti meilės, negali sutaikyti šeimos. Bet jeigu iš teatro žmogus išeina mąstydamas, tuomet mes savo tikslą pasiekiame. Paskatinti žmogų gilintis į savo vidų, jausmus, santykius, klausytis ir išgirsti vienas kitą – toks yra mūsų siekis. Tai gali padaryti aktorinis spektaklis, stiprūs aktorių darbai, nepridengti ir neužgožti imantriomis režisūrinėmis formomis.

Kodėl Klaipėdos dramos teatras pasirinko šį kūrinį?

Gyvename pasaulyje, kai žmonės net nebebando suprasti vienas kito. Jie vis kartuoja tas pačias klaidas. A. Strindbergas daugiau nei prieš šimtą metų pasakė, kad pirmiausia griūtis prasideda kiekvieno žmogaus sieloje. Spektaklį pastačiusi viena žymiausių Latvijos režisierių Mara Kimmelė taip pat mano, kad visi karai prasideda kiekvieno žmogaus viduje.

„Mes daug kalbame apie tai, kad pasaulis išėjo iš proto – vyksta karai tarp žmonių, šalių, religijų, glumina beprotiški žmonių poelgiai. O aš galvoju, kad didžiausias ir labiausiai kankinantis karas vyksta tarp artimiausių žmonių. Ir, deja, šis karas pralaimimas. Jeigu išvyrautų taika, supratimas, darna artimiausioje aplinkoje, tai ir kontinentiniai karai galbūt baigtųsi. Norėtusi, kad ir žiūrovai, žvelgdami į mūsų herojus, persvarstytų savo santykius su artimaisiais“, – sako M. Kimmelė.

Tam tikra prasme tai viena iš priežasčių, kodėl šių metų sezonui mes atsisakėme lengvo turinio spektaklių. Teatras nebesiekia būti pramogų arena.

Su kokia moraline vėliava teatras sutinka savo gerbėjus? Kokio žiūrovo jis laukia ir tikisi?

Aš turiu didžiulę viltį, kad žiūrovai atpažins teatrą su kitokiu turiniu. Atpažins, kad esame šiandienos teatras ne pramogai ir linksmybėms, bet mąstymui. 81-asis teatrinis sezonas žada būti labai intensyvus, intriguojantis, viliojantis garsiomis pavardėmis, moderniu farsu, klasika, spektakliu vaikams, šiuolaikine lietuvių dramaturgija ir galiausiai pirmą kartą rengiamu tarptautiniu teatru festivaliu.

Tarptautinis festivalis savotiškai patvirtintų Klaipėdos teatro, galinčio drąsiai konkuruoti su garsiais teatrais, statusą? ▶



A. Strindbergo drama „Tėvas“ (režisierė Mara Kimmelė), premjera 2016 m. rugsėjo 13 d. Spektaklio kūrybinė grupė, pirmoji dešinėje (sėdi) režisierė M. Kimmelė.

Neslėpsiu, mes siekiame išeiti į tarptautinę areną. Birželio pradžioje vyksiančio tarptautinio teatrų festivalio tikslas – atsivežti tuos spektaklius, kurių kiti Lietuvos festivaliai dar nerodė, ir tuos režisierius, kurie šiuo metu pakankamai gerai žinomi, o ateityje galbūt taps pirmo ryškumo žvaigždėmis. Festivalyje laukiame „Nowy Teatr“ iš Lenkijos su režisieriumi Michal Borczuch. Jo spektaklis „Apokalipsė“ – vienas geriausių 2015 m. spektaklių Lenkijoje. Bus kviečiami Ukrainos, Baltarusijos, Latvijos teatrai, dalyvaus ir garsiausios Lietuvos teatrų trupės. Numatyta parodyti aštuonis spektaklius. Kadangi mūsų rengiamo festivalio laikas sutampa su tarptautine meno bendruomenei gerai žinomu, jau dvidešimt trečių kartų rengiamu Klaipėdos pilies džiaz festivaliu, galbūt su džiaz festivalio organizatoriais mums pavyks suvienyti pajėgas bent vienam bendram renginiui.

Dabar teatras atrodo kaip naujas, jis tik pernai po ilgai trukusios rekonstrukcijos ir trupės tremties vėl atvėrė duris žiūrovams. Ar per ilgus klajonių metus neišsibarstė magiškoji teatro dvasia? Ar čia vėl apsigyveno Melpomenė ir kitos mūzos? Kaip jos sutaria su šiuolaikinėmis išmaniosiomis technologijomis, kurių, panašu, naujame teatre jau yra daugiau nei mūzų?

Teatras buvo uždarytas aštuonerius metus. Tai labai rimtas išbandymas. Mes jį atlaikėme. Teatras nesubyrėjo, neišsibarstė. Jis gal net labiau nei paprastai susitelkė, dirbo, kūrė, siekė aukštumų, pelnė garbingus apdovanojimus – „Auksinius scenos kryžius“ ir su naujomis idėjomis grįžo į atgimusį teatrą, kuris kartais primena aukštųjų technologijų centrą. Teatre įdiegtos naujausios ir pažangiausios scenos technologijos kuria stebuklus. Atitinkama ir jų kaina, sudaranti pusę viso teatro rekonstrukcijos kainos.

Technologijos negadina ir neužgožia teatro dvasios. Atvirkščiai – jos padeda sukurti atmosferą ir sustiprinti įspūdį. Jos leidžia pakeisti erdves ir vykdyti mažiems stebuklams, pavyzdžiui, salė žiūrovų akyse virsta katedra. Režisieriai turi daug ga-

limybių atskleisti savo sumanymus. Šiandien mes esame moderniausias teatras Lietuvoje. Panašių technologijų nėra ir kitose Baltijos šalyse.

Nemažai technikos ir technologijų į Klaipėdą atgabenta iš Kinijos. Kaip ši technika paklūsta Lietuvos specialistams?

Didelė dalis įrangos iš Kinijos yra originalūs Kinijos prekių arba kitų šalių prekių, pagamintų Kinijoje, ženklai. Iš Kinijos teatras pirkto garo ir sniego mašinas, brangiausią garso bei kitą įrangą. Mes nesibaiminame Kinijos produkcijos. Ruošdamiesi tarptautiniam teatrų festivaliui, vertimo įrangą taip pat ketiname pirkti iš Kinijos. Renkamės aukšto lygio gamintojus, o Kinijos gamintojų teatrinė įranga nė kiek nenusileidžia vokiečių gamintojų produkcijai.

Teatre turime vieną pajėgiausių devyniolikos specialistų technikų komandą. Tai – jauni specialistai, kurie instaliavo šią įrangą ir liko dirbti teatre. Nors tai triskart mažiau nei dirba Nacionaliniame dramos teatre, jie puikiai susidoroja su užduotimis. Technikos specialistai, kuriuos dirbti su naujos kartos įranga apmokė gamintojai, ir ateityje bus siunčiami pas gamintojus tobulinti bei gilinti žinių.

Gal ateityje teatrą su Kinija susies ne tik techniniai bei technologiniai, bet ir kūrybos ryšiai. Juk Kinija turi ypatingai senas bei galias teatro tradicijas ir yra atvira kitokių meninių kryptių pažinimui. Kai kurie Lietuvos teatrai jau sėkmingai pristato savo kūrinius Kinijos teatrų festivaliuose.

Pasikeitimas kūryba visuomet atveria teatrui naujas duris ir galimybes. Siekiame ne tik sukurti gerą produktą ir parodyti jį Lietuvai. Norime savo kūrybą pristatyti plačiau. Ateinančiais metais ne tik rengiame tarptautinį teatro festivalį, bet ir patys ketiname dalyvauti kitų šalių festivaliuose.

Kinija mums yra įdomi šalis. Naujus teatro produktus pristatysime Kinijos kultūros atstovams. Būtų įdomu plačiau susipažinti su Kinijos dramaturgija. Nors mūsų šalys ir kultūros labai skirtingos,

tačiau visi esame šios planetos Žemės vaikai, esame žmonės su savo jausmais – meile, ilgesiu, pykčiu, skausmu ir džiaugsmu, kurie suprantami kiekvienam.

Dabar pasaulis gyvena savotiškais ciklais – nuo krizės iki krizės. Bet istorija rodo, kad žmonija į meną ir kultūrą atsisgręžia tada, kai tenka susigrumti su beviltiška situacija ar kai atsiduria visiškame dugne. Panašu, kad žmonija artėja prie tokios būsenos. Gal todėl šiuo metu žvilgsniai vis labiau krypsta į kultūrą ir meną.

Kiekvienam suvokiama, kad teatras yra viena iš meno sričių, skirta žmogaus dvasios ugdymui ir tobulinimui, tačiau kartais ignoruojamas faktas, kad teatras taip pat yra ir verslas, turintis išlaikyti didžiulį sudėtingą mechanizmą, garantuoti stabilų ir orų gyvenimą menininkams, sudaryti tinkamas kūrybos sąlygas išskirtiniams talentams. Tokį meno ir verslo santykį patvirtina istorija – prie Klaipėdos teatro kūrimosi ištakų stovėjo garsiausi to meto pirkliai.

Jūs esate X kartos – vienos maistingiausių kartų, kuriai priklauso nepakenčiantys formulų, labai savarankiški, veržlūs, nebijantys keistis ir mokytis žmonės, atstovai. Kaip vertinate šią meno-verslo situaciją, arba kitaip sakant, koks yra Jūsų verslo planas?

Mano verslo planas – stiprus repertuaras. Gerai sustyguota komercijos, rinkodaros skyrių veikla. Sukūrus nepriekaištingą produktą, būtina sumaniai patraukti žmones, kad jie norėtų žiūrėti.

Ketiname teatrinį procesą atsukti kita puse, t. y. ne gaminti visiems prieinamą patrauklų masinį produktą, o sukurti gal sunkiai parduodamą, sudėtingą, intelektualų, emociškai gilų produktą ir pateikti taip, kad žiūrovas jį pirktų ir liktų sužavėtas, kad būtų paliestos jautriausios stygos – žmogaus jausmai. Žinoma, tai yra vaikščiojimas peilio ašmenimis. Tai yra įtampa.

Dabar madinga manyti, kad įtampas reikia vengti. Rengiami įvairiausi kursai, kaip atsikratyti įtampas, mokoma, kaip gyventi linksmai ir laimingai. Teatras elgiasi atvirkščiai – mes kuriame įtampą. Istorija patvirtina – geriausi meno kūriniai gimė ne iš lengvo gyvenimo, didelio džiaugsmo ar laimės. Gyventi lengvai, linksmai ir laimingai paprasta – tai sugeba alkoholikai ir kvailiai. Tačiau jaustis laimingu kuriant laimę aplink save pavyksta ne kiekvienam. Negalima tikėtis lengvai gauti lengvą ir prasmingą gyvenimą. Tam reikia įtempto darbo. Savo kolektyve sutarėme, kad kūrybinė įtampa – tai reaktyvinis variklis, suteikiantis spektakliui jėgą, kurią mes esame pasiruošę atiduoti žiūrovui.

Dėkoju už pokalbį. ■

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



Mark's book, **Global Supply Chain Ecosystems**, is available at www.gsce-mm.com

ПЛАН ИНФОРМАЦИОННЫХ И ОБУЧАЮЩИХ МЕРОПРИЯТИЙ

2016 год

Confidence Capital 

Группа компаний Confidence Capital была основана в 1994 г. Эксперт в организации специализированных конференций и тренингов по нефтегазовой тематике на рынке СНГ.

КОНФЕРЕНЦИИ	ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ	МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ	СТОИМОСТЬ УЧАСТИЯ
IV БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ	24.10 - 26.10	Рига, Латвия	1250 GBP
ЭКОЛОГИЯ И ПРОМЫШЛЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ТЭК	21.11 - 22.11	Баку, Азербайджан	1250 GBP
СЕМИНАРЫ	ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ	МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ	СТОИМОСТЬ УЧАСТИЯ
ТОРГОВЛЯ НЕФТЬЮ И НЕФТЕПРОДУКТАМИ В СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ	19.09 - 23.09	Барселона, Испания	3000 GBP
X ШКОЛА ЮРИСТОВ ТЭК 2016	26.09 - 29.09	Москва, Россия	2000 GBP
МОРСКАЯ ЛОГИСТИКА НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ	28.11 - 02.12	Амстердам, Нидерланды	2000 GBP
СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ И ТЕХНОЛОГИИ ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНЫХ РАЗЛИВОВ НЕФТИ НА СУШЕ И ВОДЕ	05.12 - 09.12	Лондон, Великобритания	3400 GBP



8TH INTERNATIONAL INVESTMENT FORUM OF TURKMENISTAN

9-10 November 2016

Avaza, Turkmenbashi, Turkmenistan

8^Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОРУМ ТУРКМЕНИСТАНА

9-10 ноября 2016 года

Аваза, Туркменбаши, Туркменистан



ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ:



Ministry of Economy and Development of Turkmenistan
Министерство экономики и развития Туркменистана



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

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР:



For further information, please
contact ITE Group:

За более полной информацией
обращайтесь в ITE Group:

In London / в Лондоне:

Tel: +[44] 0207 596 5136

Fax: + [44] 0207 596 5275

e-mail: protocol.turkmenistan@ite-exhibitions.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 963000

e-mail: itegroupturkmenistan@gmail.com

www.turkmenistaninvest.com



EXPO 2017
• **Future Energy** •
Astana Kazakhstan

Reducing CO₂ emissions
Living energy efficiency
Energy for all

- Where:** Astana, the capital of the Republic of Kazakhstan
When: From **10 June to 10 September 2017**
Visitors: More than 5 million visits estimated
Participants: More than 100 countries and up to 20 International organizations



Future Energy Rays from Lithuania



530m² national pavilion

Renewable energy

Energy efficient life

Future laser technologies



More info:

www.expo2017astana.com
www.expo2017.lt

Logistics without stress



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



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

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

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